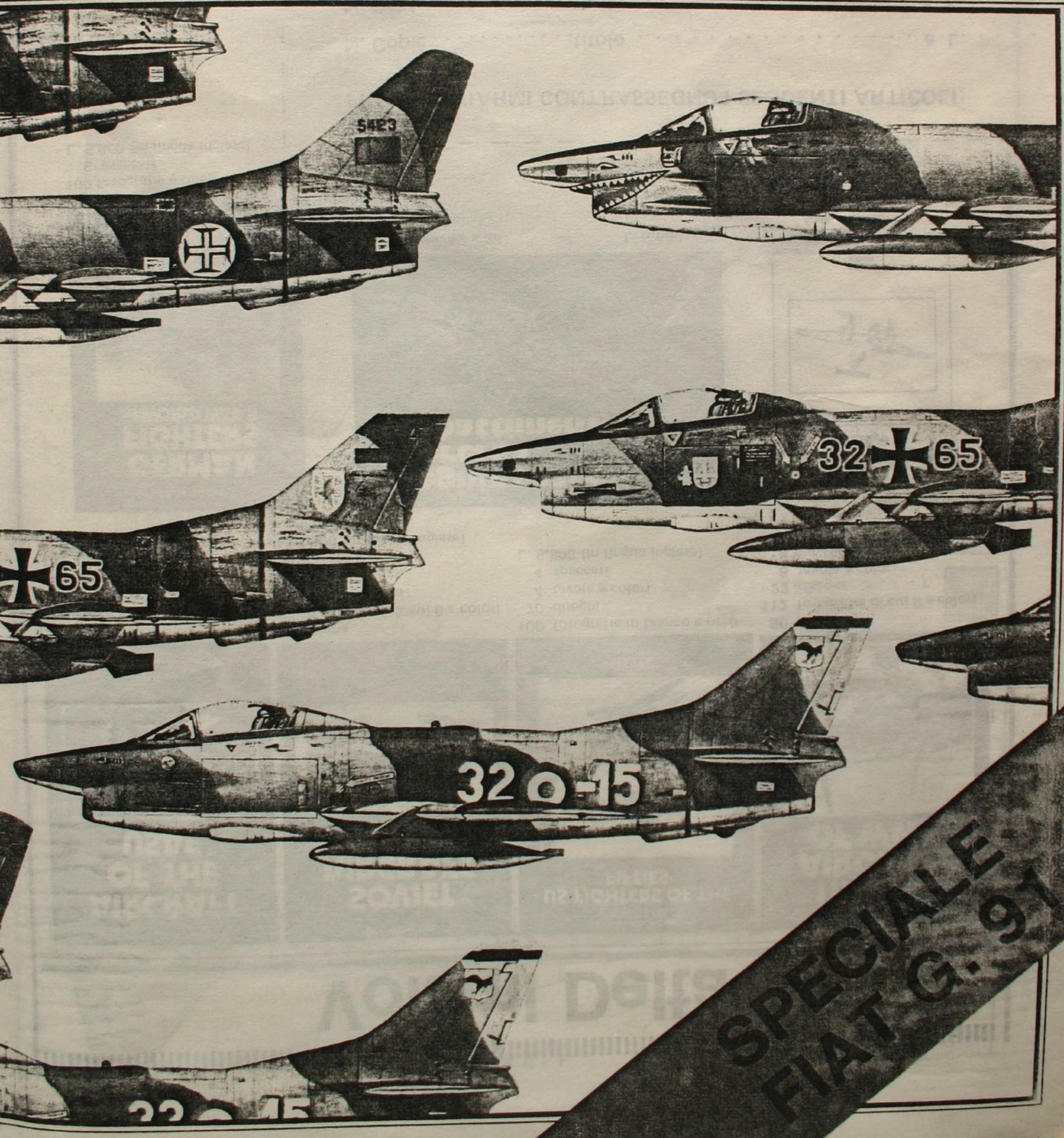
AEREI MODELLISMO

mensile di attualità
e tecnica modellistica
delta editrice - parma
anno I - marzo 1980
sped. in abbonamento postale gruppo III/70

1.800 lire

2


5423
32 65
65
32 15
32 15

SPECIALE FIAT G. 91

abbiamo costruito fiat G.

Sicuramente il G.91 della ESCI in scala 1/48 riceverà un'ottima accoglienza da parte del pubblico italiano, che ormai da tempo attendeva una realizzazione simile. Esaminando il modello composto da circa 70 parti stampate in plastica grigio chiaro, possiamo notare purtroppo, numerosi piccoli ritiri nelle pareti delle componenti principali (fusoliere, ali) causati dall'eccessivo spessore della plastica in alcuni punti, pertanto terminata l'opera di pulizia delle parti consigliamo di stuccare e pareggiare queste piccole irregolarità che se trascurate possono riservare spiacevoli effetti a modello verniciato.

Procedendo secondo l'ordine di assemblaggio previsto dalle istruzioni, partiamo a realizzare il seggiolino e l'abitacolo, quest'ultimo è suddiviso in un pavimento con una parete posteriore per la chiusura della fusoliera con il dettaglio delle pedaliere, che potremmo arricchire grazie alle indicazioni del disegno 1, contemporaneamente possiamo sottoporre allo stesso trattamento la cloche (o barra di comando). Venendo alle consolles laterali, realizzate dallo spessore dei vani per le armi presenti nelle semifusoliere, è necessario coprire le depressioni create per diminuire lo spessore della plastica e ottenere la particolare conformazione del vano armamento all'esterno, in questo caso un rettangolino di plasticard o cartoncino andranno benissimo, quindi sarà possibile incollare su entrambi i lati interni della fusoliera, nella zona dell'abitacolo, i due pezzi rettangolari sui quali verranno fissate le due decals rappresentanti i vari strumenti, inoltre è possibile per i volenterosi, verificando la foto e il disegno 2 aggiungere le varie manette. Il seggiolino, realizzato in tre parti, è valido come impostazione ma è senza imbottitura e paracadute, quindi con l'ausilio di uno strato di stucco opportunamente modellato e posizionando le varie cinghie, ricavate da striscioline di carta, cercheremo di farlo assomigliare il più possibile all'originale rappresentato nella foto 3.

Ora è possibile fissare alla metà fusoliera sinistra la scatola del carrello anteriore ed il complesso scatola di alloggiamento del carrello principale e aerofreni, anche in questo caso è possibile aggiungere vari dettagli strutturali come illustrato dalle foto e sui disegni 4 e 5; inoltre per chi volesse realizzare il velivolo con gli aerofreni abbassati è necessario costruire il martinetto di attuazione che non è stato eseguito dalla ditta, anche per questo abbiamo preparato alcuni schizzi nelle pagine che seguono.

Sull'altra metà della fusoliera fisseremo l'ugello di scarico, (attenzione il riferimento è un po' incerto, cercate di centrarlo!) quindi, senza dimenticare di aggiungere qualche grammo di piombo o plastilina (almeno 5 gr.) per bilanciare in seguito il modello, assembliamo le due semi-fusoliere.

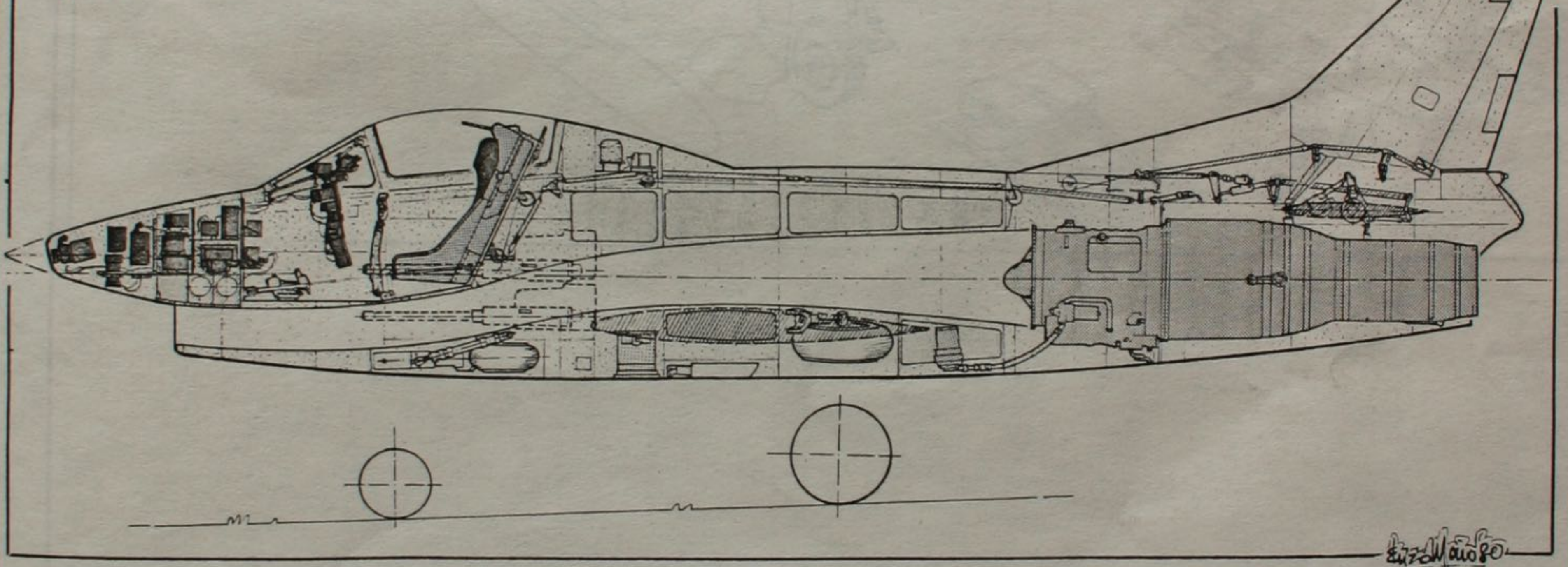
E' anche il momento di posizionare il pannello strumenti principale dopo averlo modificato aggiungendo la parte centrale come indicato nella foto e nel disegno, nelle pagine successive, sostituite inoltre il vetrino del sistema di mira, realizzato in «solido» con il cruscotto, con della plastica trasparente.

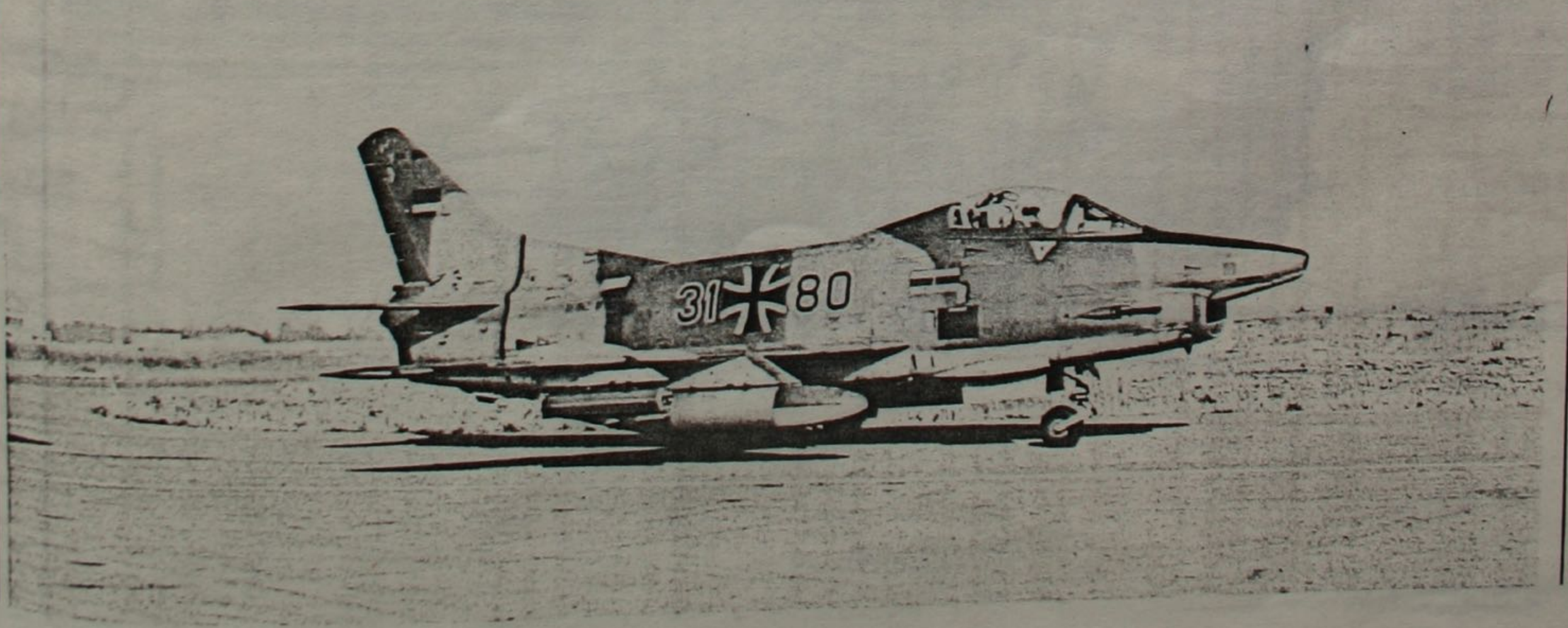
Un intervento che va sicuramente effettuato, è l'eliminazione dei generatori di vortici presenti alla base del timone verticale, realizzati sul modello con uno spessore eccessivo, nonchè posizionati erroneamente. Questa modifica sarà possibile verificando le foto presenti nell'articolo e usando il solito plasticard.

A questo punto è possibile continuare il montaggio senza porre particolare attenzione, salvo selezionare la versione prescelta e di conseguenza le parti dell'armamento alternative. Vi consigliamo comunque di realizzare i pannelli delle armi in posizione fissa, quindi abbassati o chiusi, in quanto i lati dei pannelli, a causa dello spessore molto ridotto sono in genere irregolari. Una volta raddrizzati a colpi di lima, tendono a cadere all'interno dei vani armi, per cui si rende necessario fissarli e stuccarli per ottenere delle superfici senza fessure.

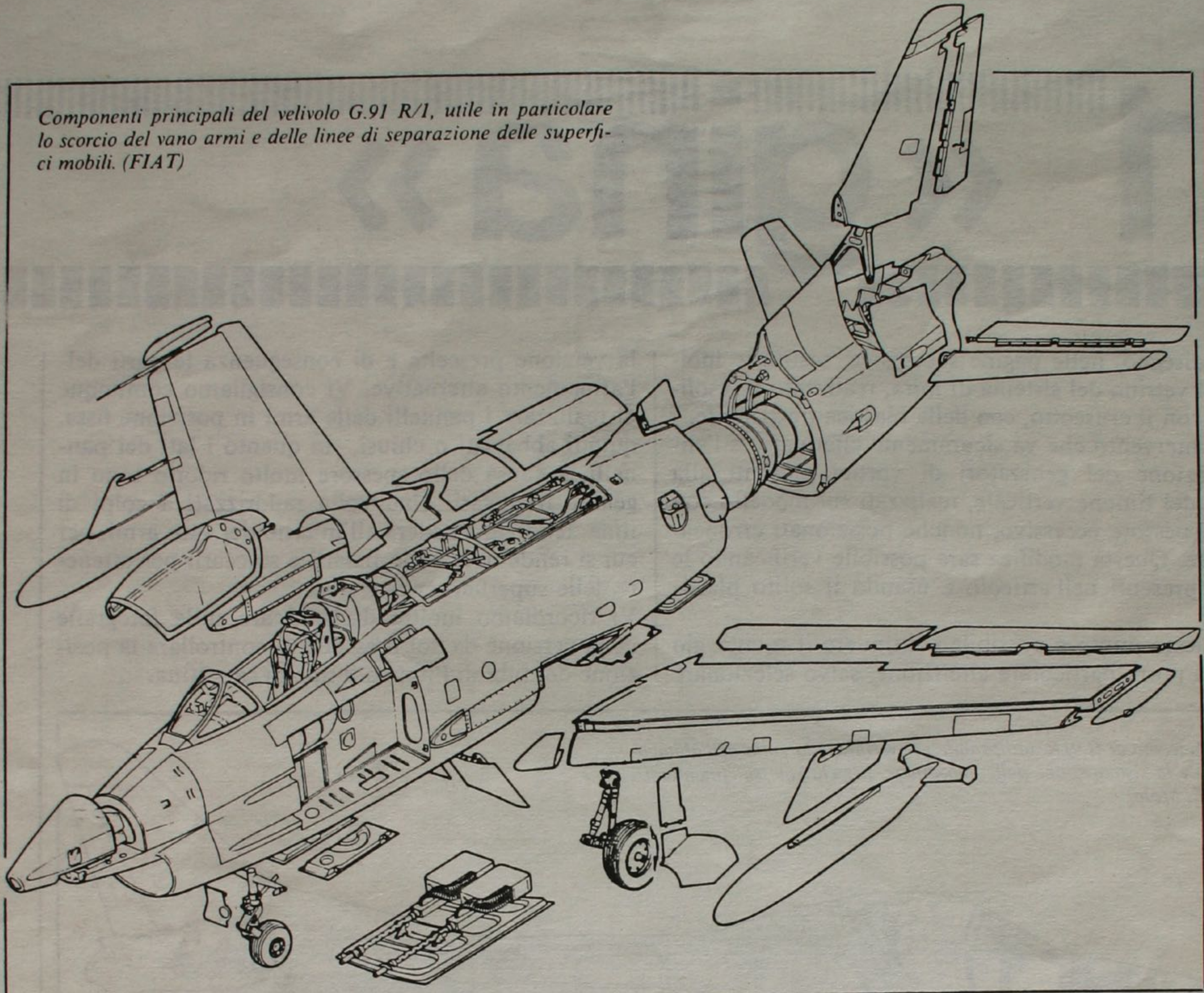
Vi ricordiamo inoltre di verificare sulle fotografie della versione da voi prescelta di controllare la posizione dei tubi di Pitot ed il tipo di capottina.

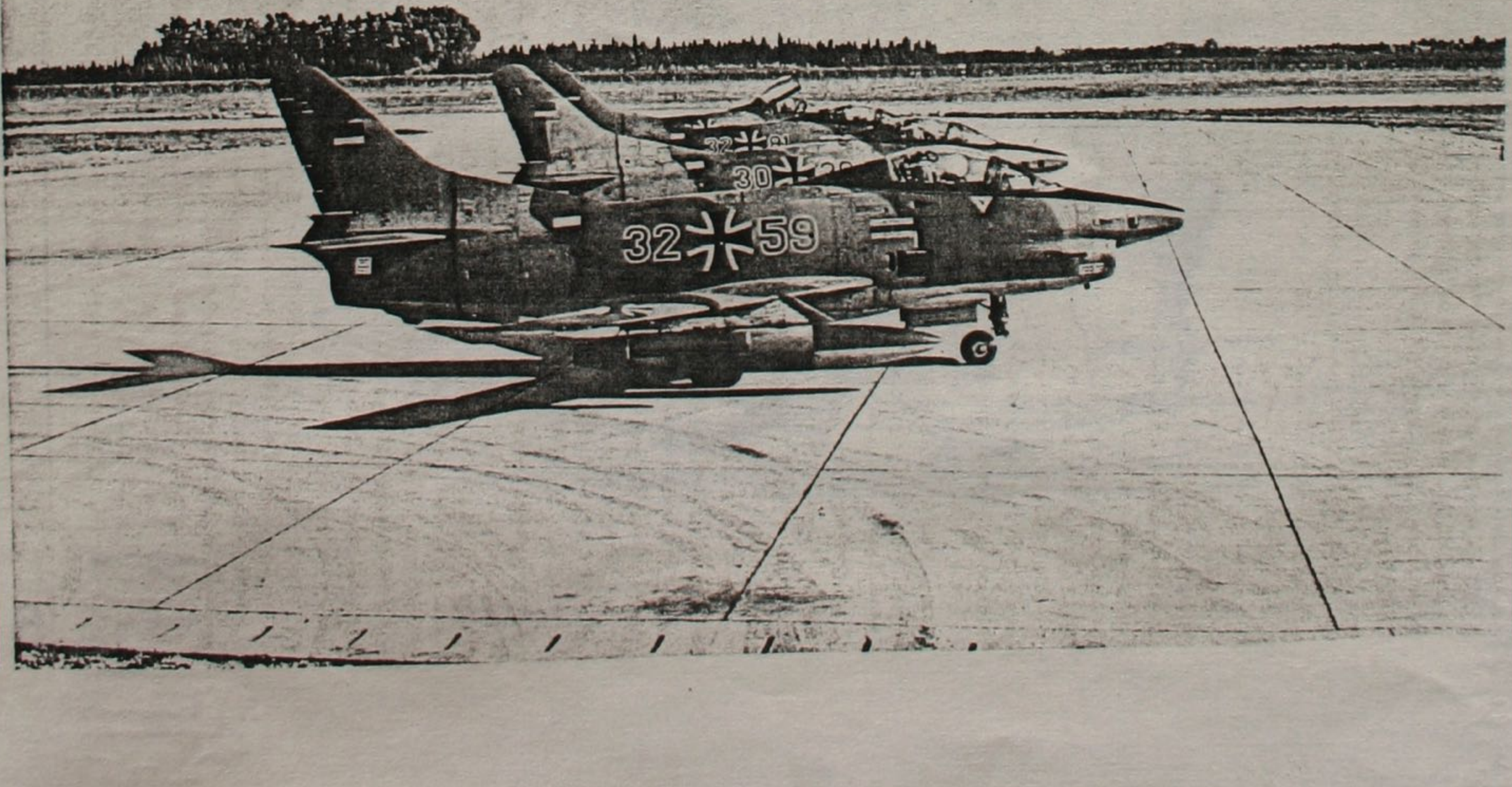
Spaccato di G.91R, utilizzabile per verificare la zona dell'abitacolo e la sistemazione delle fotocamere, per chi volesse cimentarsi... (E. Maio)

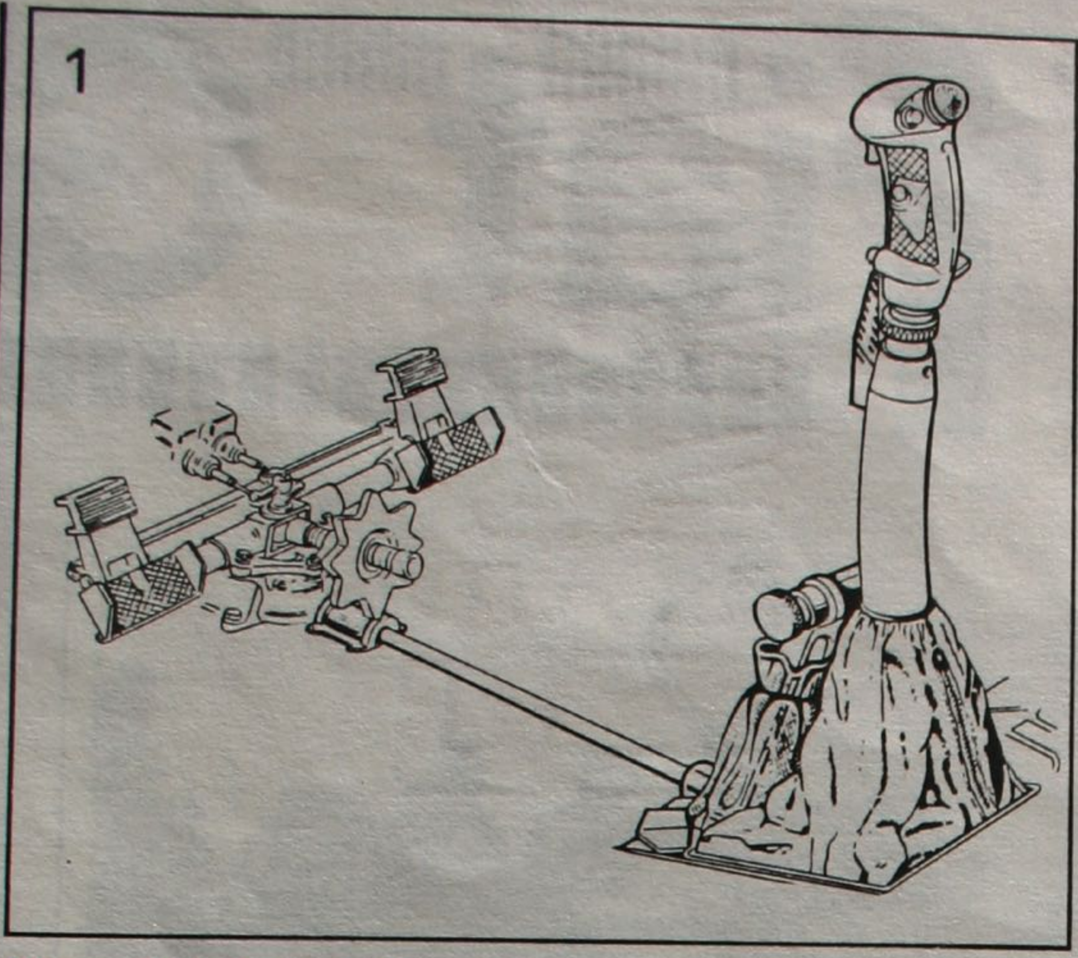




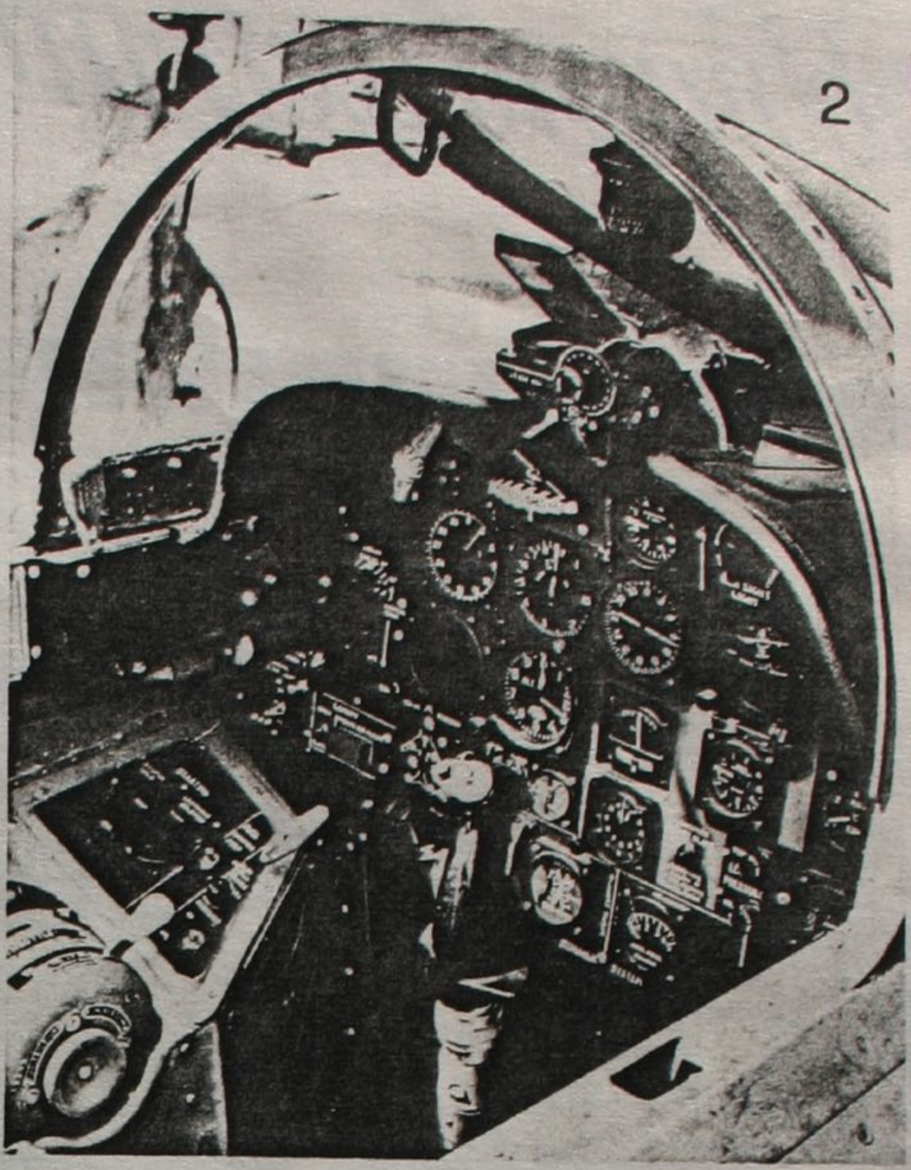
Componenti principali del velivolo G.91 R/1, utile in particolare lo scorcio del vano armi e delle linee di separazione delle superfici mobili. (FIAT)



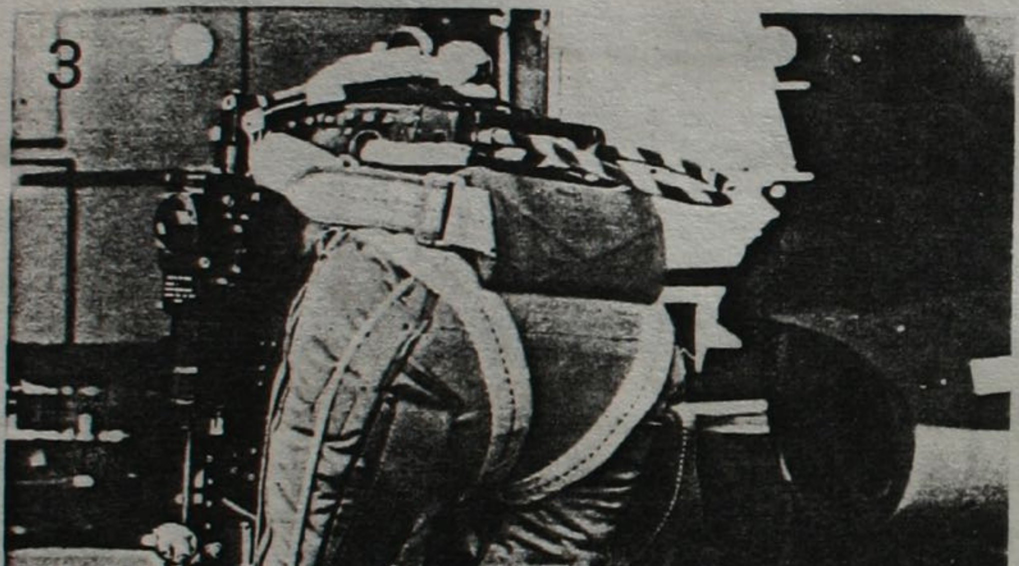




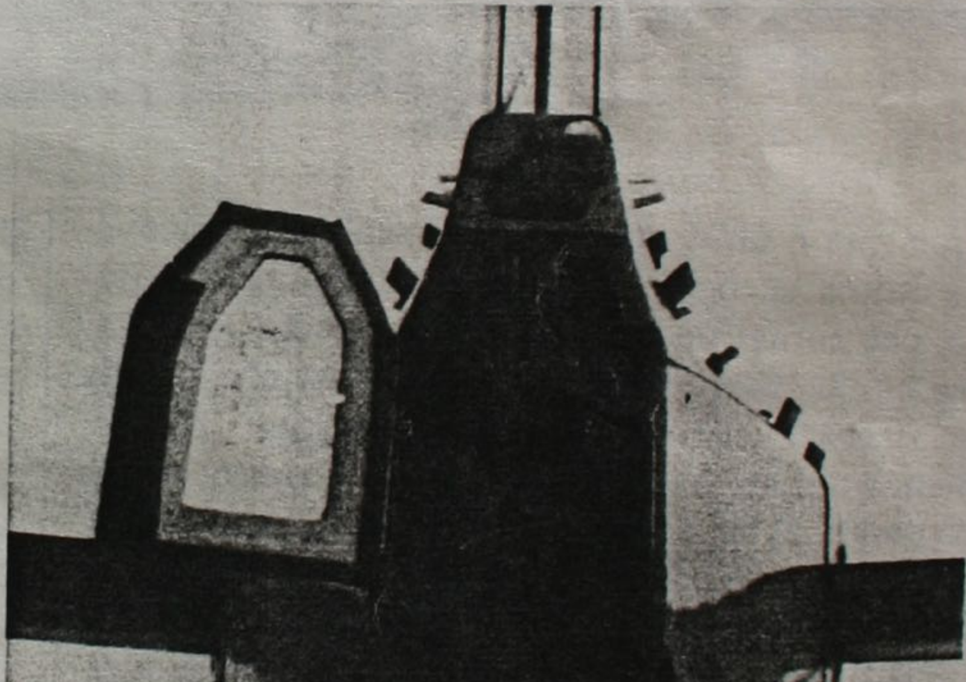
Disegno della cloche e della pedaliera con il sistema di regolazione e della tiranteria. (FIAT)

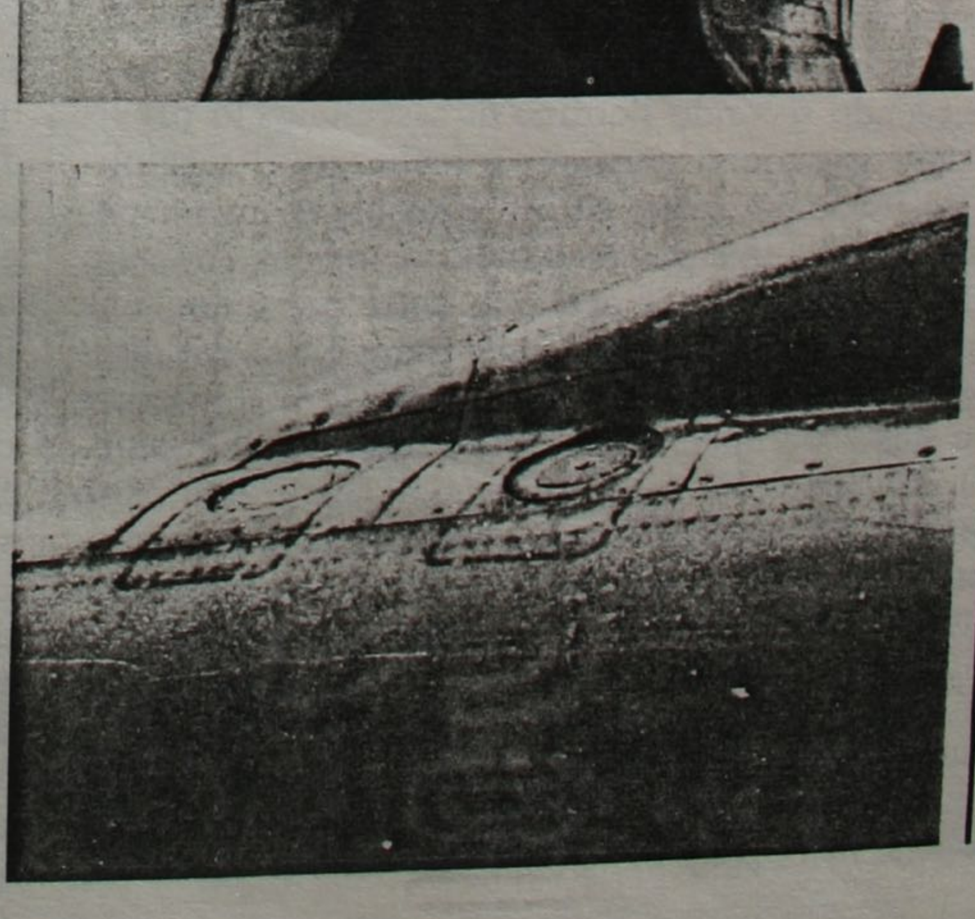


Una foto dell'abitacolo di un G-91R/1 che mette in evidenza il pannello strumenti principale. (FIAT)

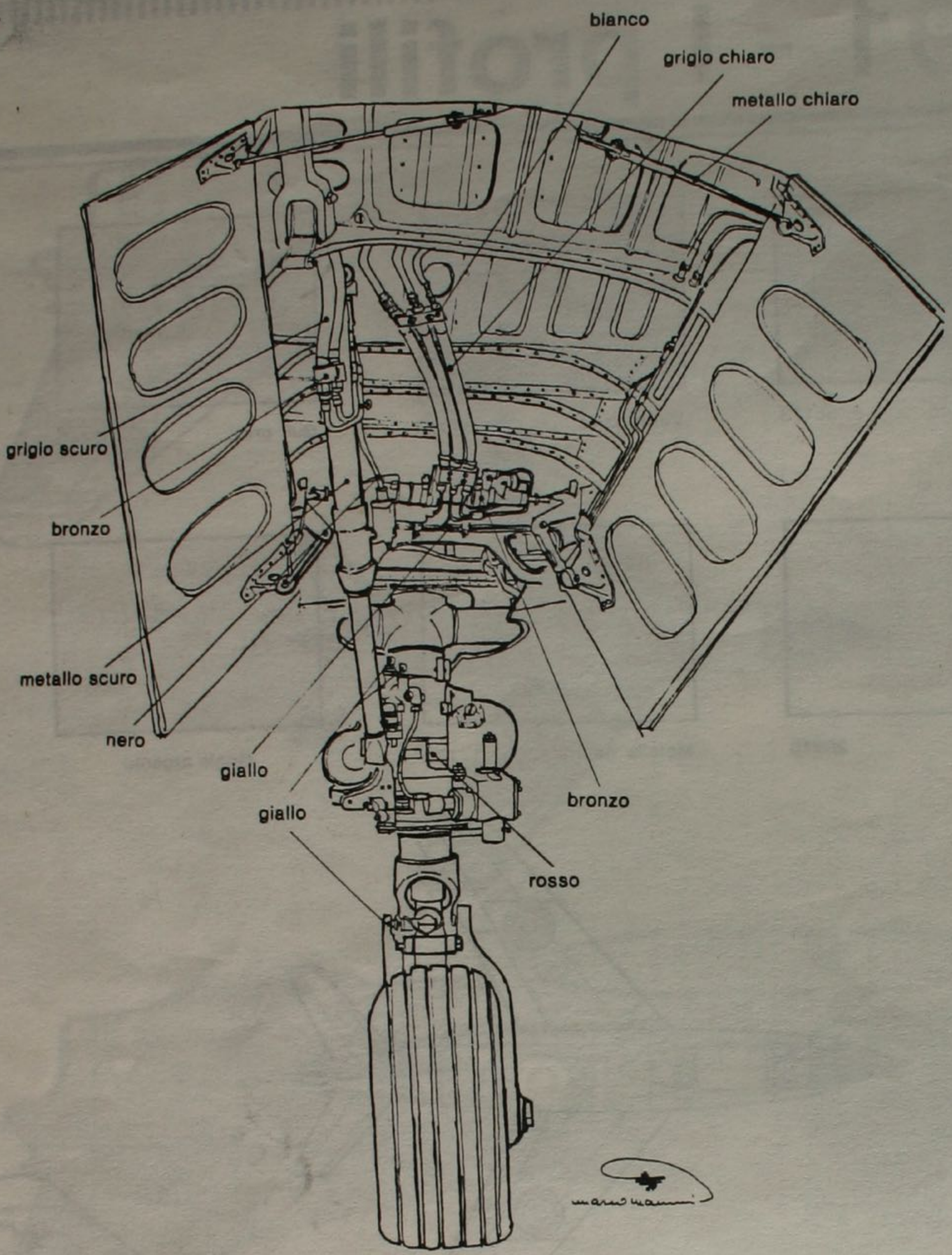


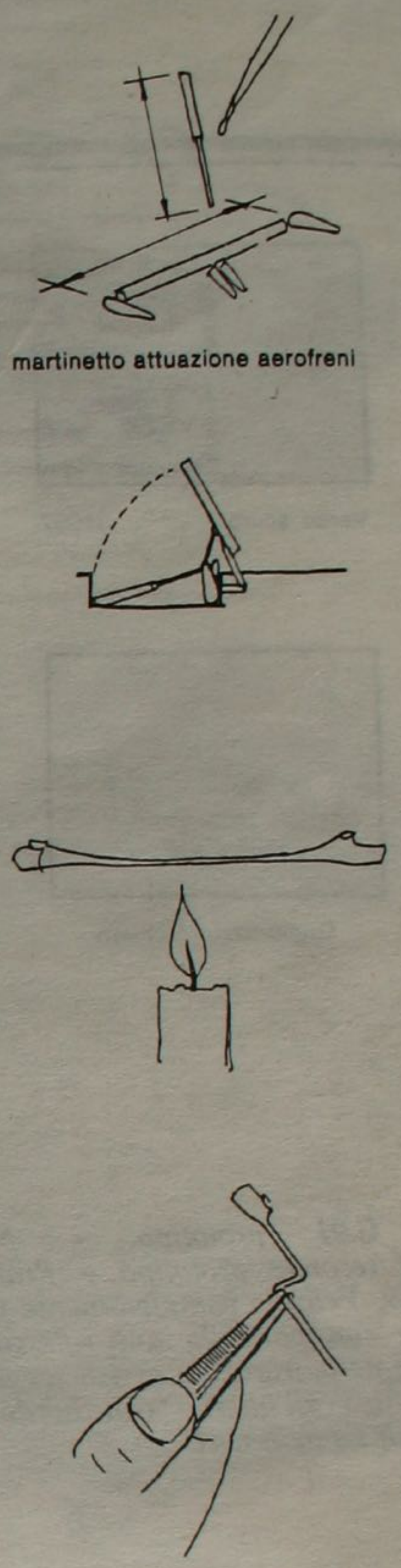
Ecco il seggio eiettabile Martin Baker Mk-W4A che equipaggia il G.91, notare la maniglia di eiezione singola, di colore giallo e nero. Il cuscino è marrone chiaro, mentre l'imbottitura e il contenitore del paracadute sono verde chiaro, le varie cinghie sono color beige e blu scuro, mentre la struttura del seggio è nera con ribattini metallici. (foto FIAT).





4


bianco
grigio chiaro
metallo chiaro
grigio scuro
bronzo
metallo scuro
nero
giallo
giallo
bronzo
rosso

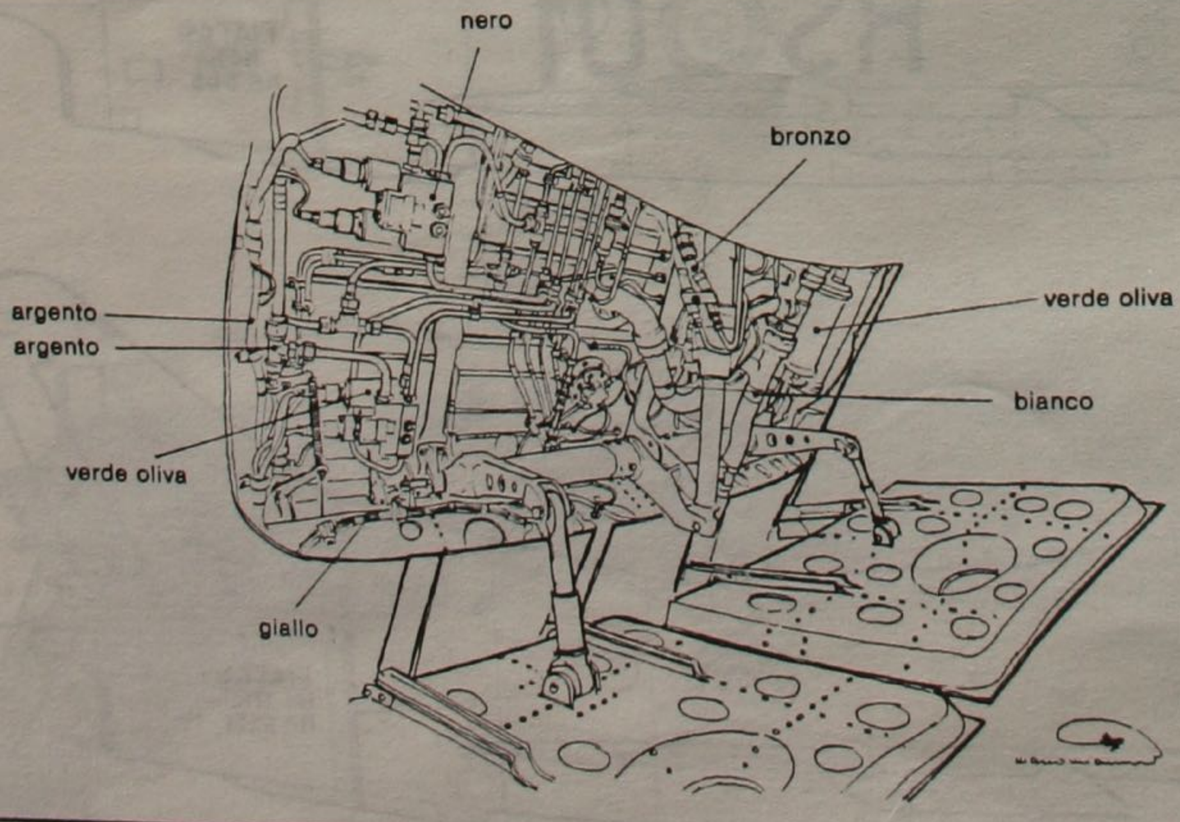

martinetto attuazione aerofreni

Vista posteriore del vano carrello anteriore e della gamba di forza (M. Manni)

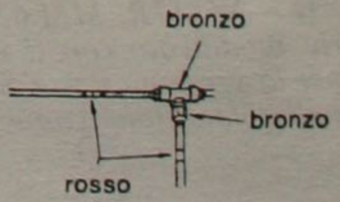
Dettagli dei cablaggi e dei condotti del vano aerofreni. (M. Manni)

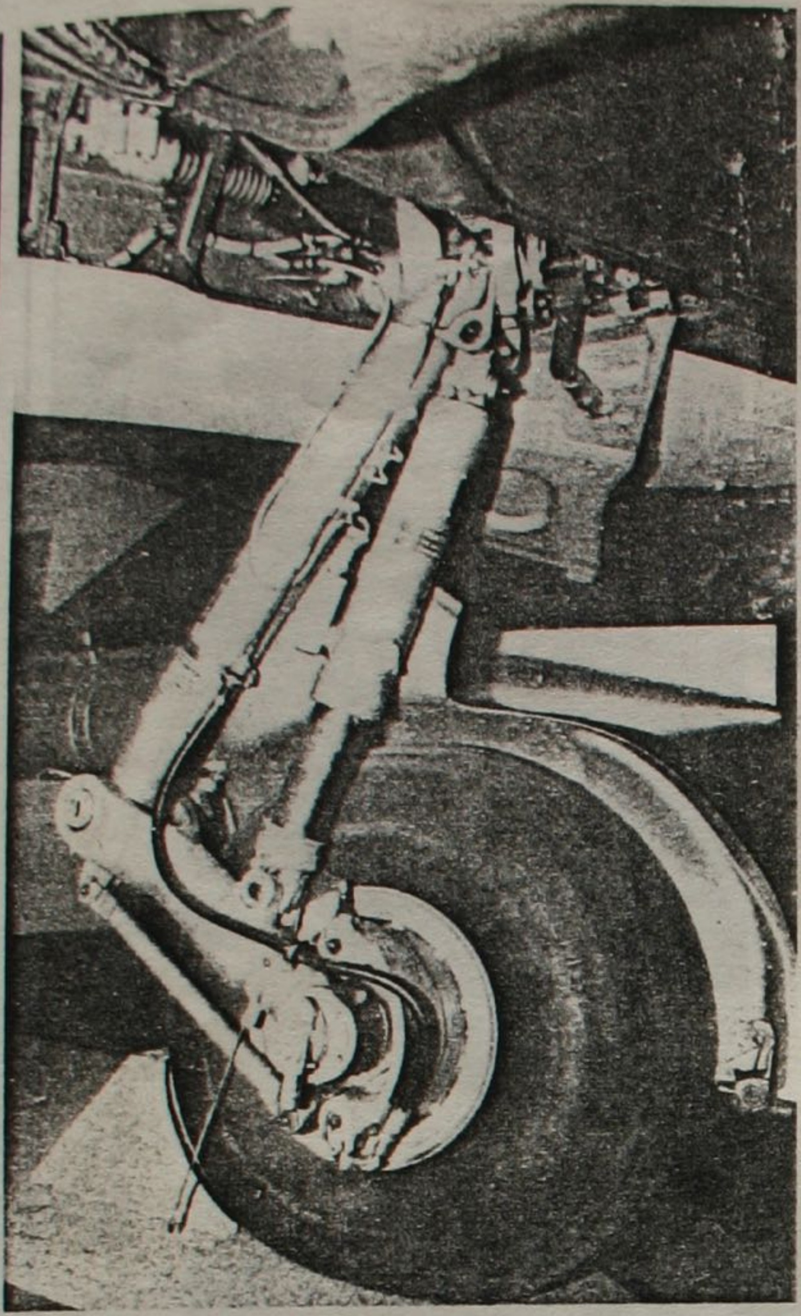
tutti i cavi e condotti saranno riprodotti utilizzando lo sprue tirandolo e piegandolo a caldo, o impiegando filo di rame di vario diametro.

5

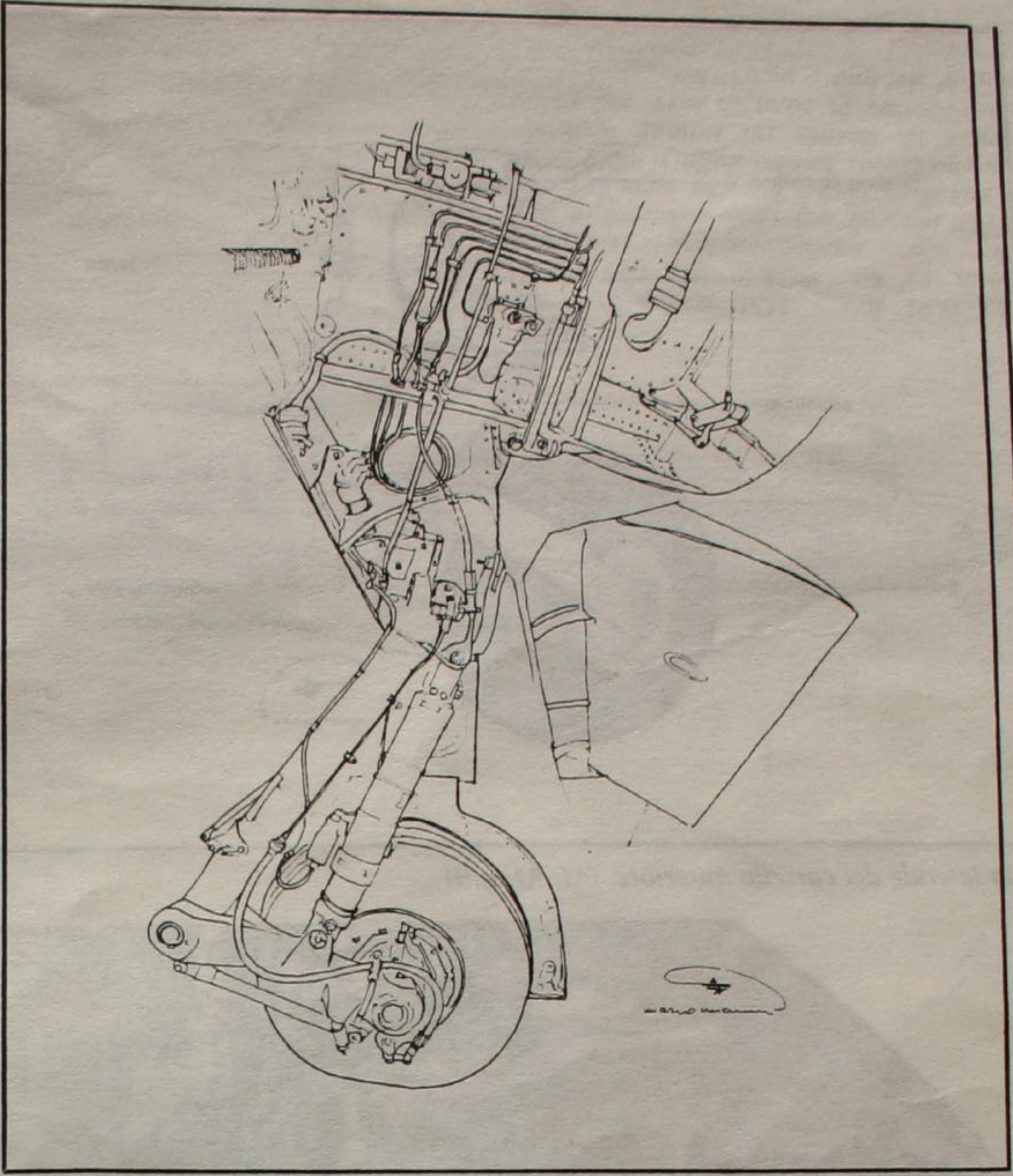

nero
bronzo
argento
argento
verde oliva
bianco
verde oliva
giallo

esempio colorazione condotti

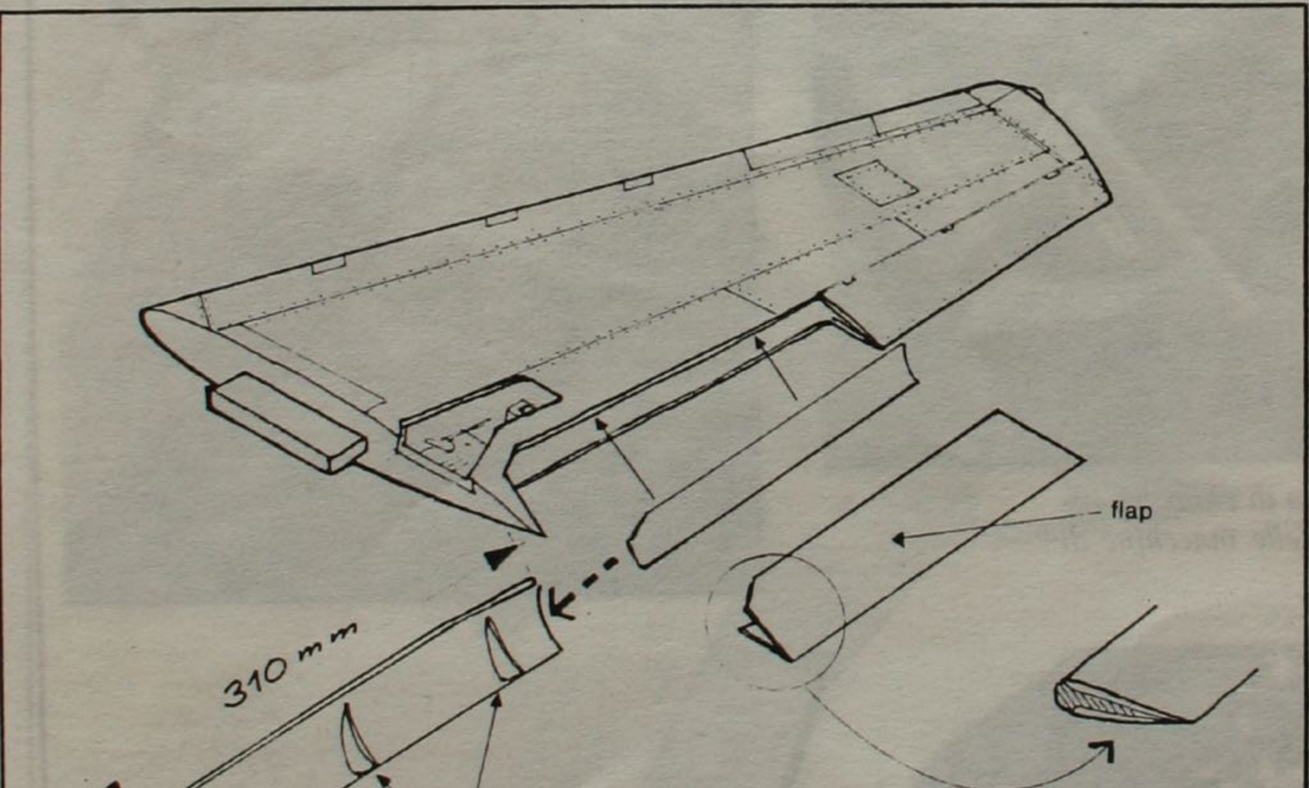

bronzo
bronzo
rosso

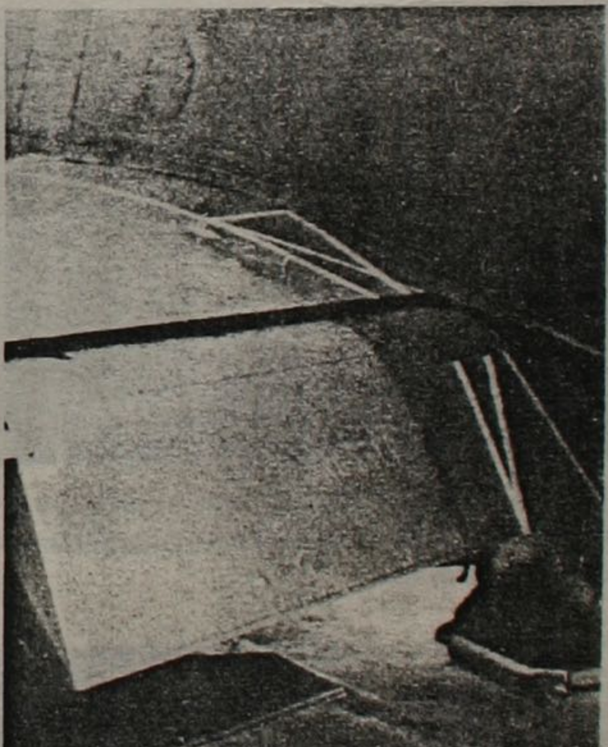


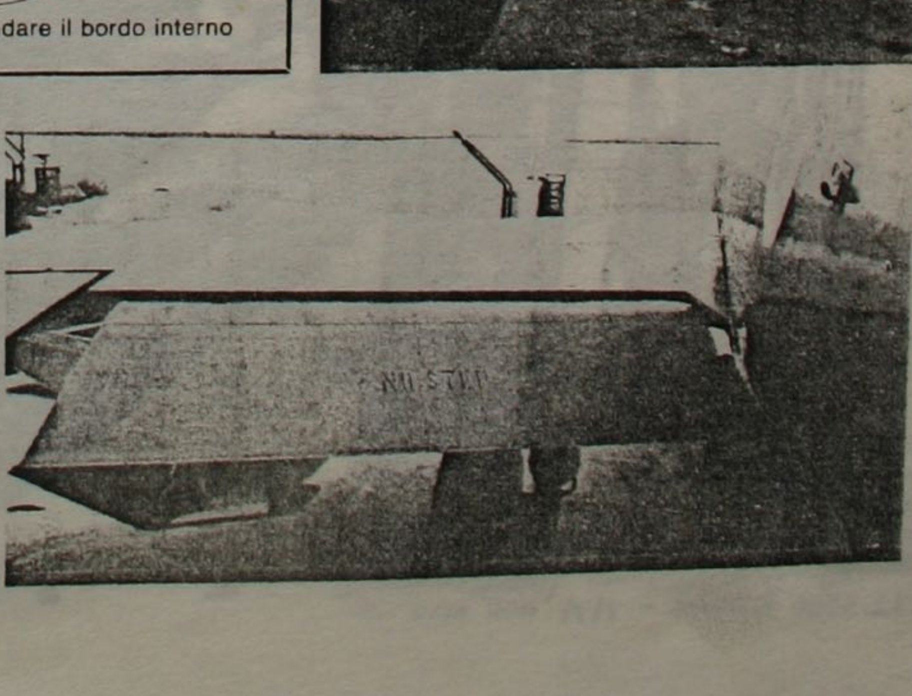
Dettaglio del vano carrello principale destro. (M. Manni)



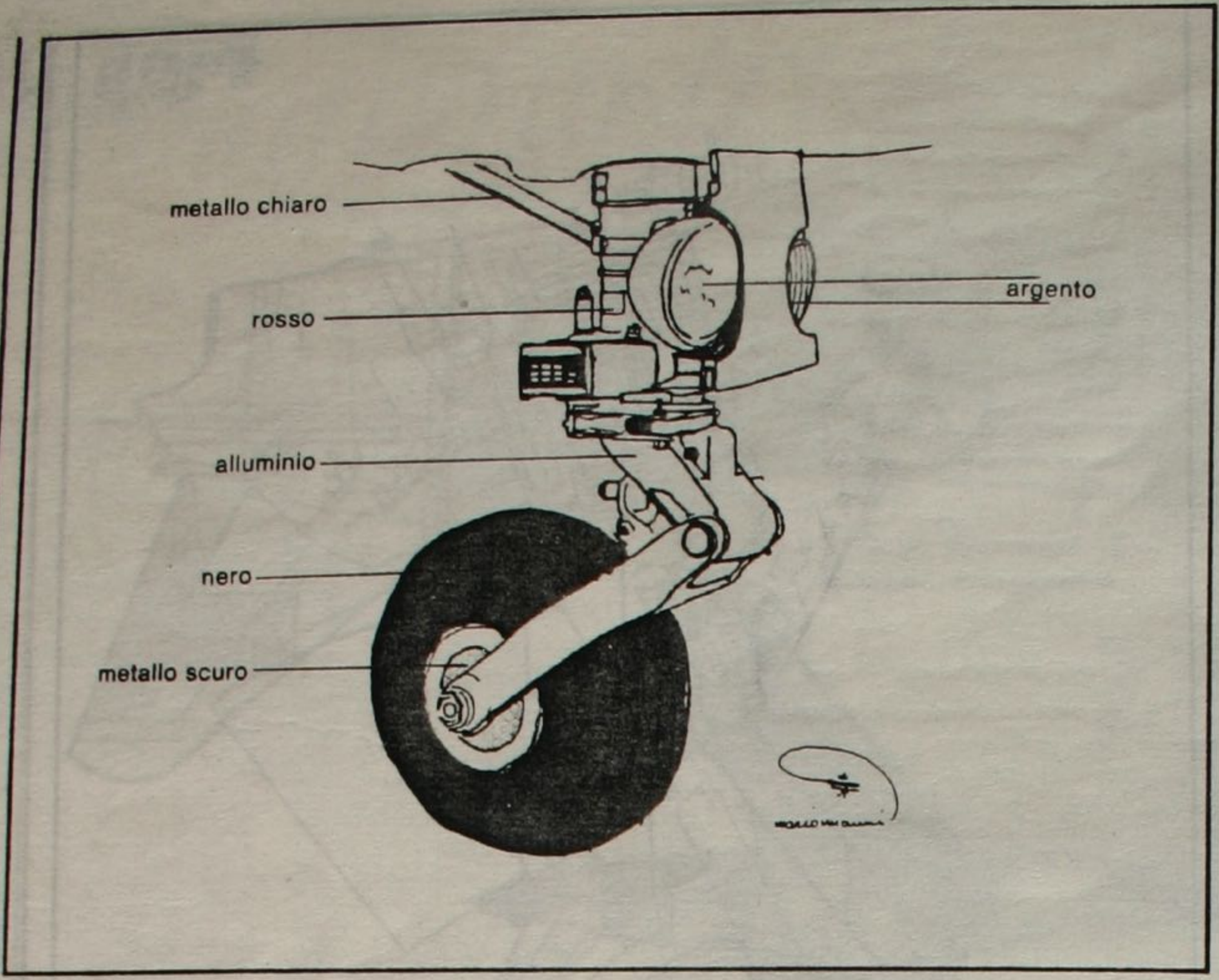
Dettaglio del carrello principale. (M. Manni)


flap
310 mm
4
riempire con stucco e arrotondare il bordo interno
attuatori
elemento chiusura

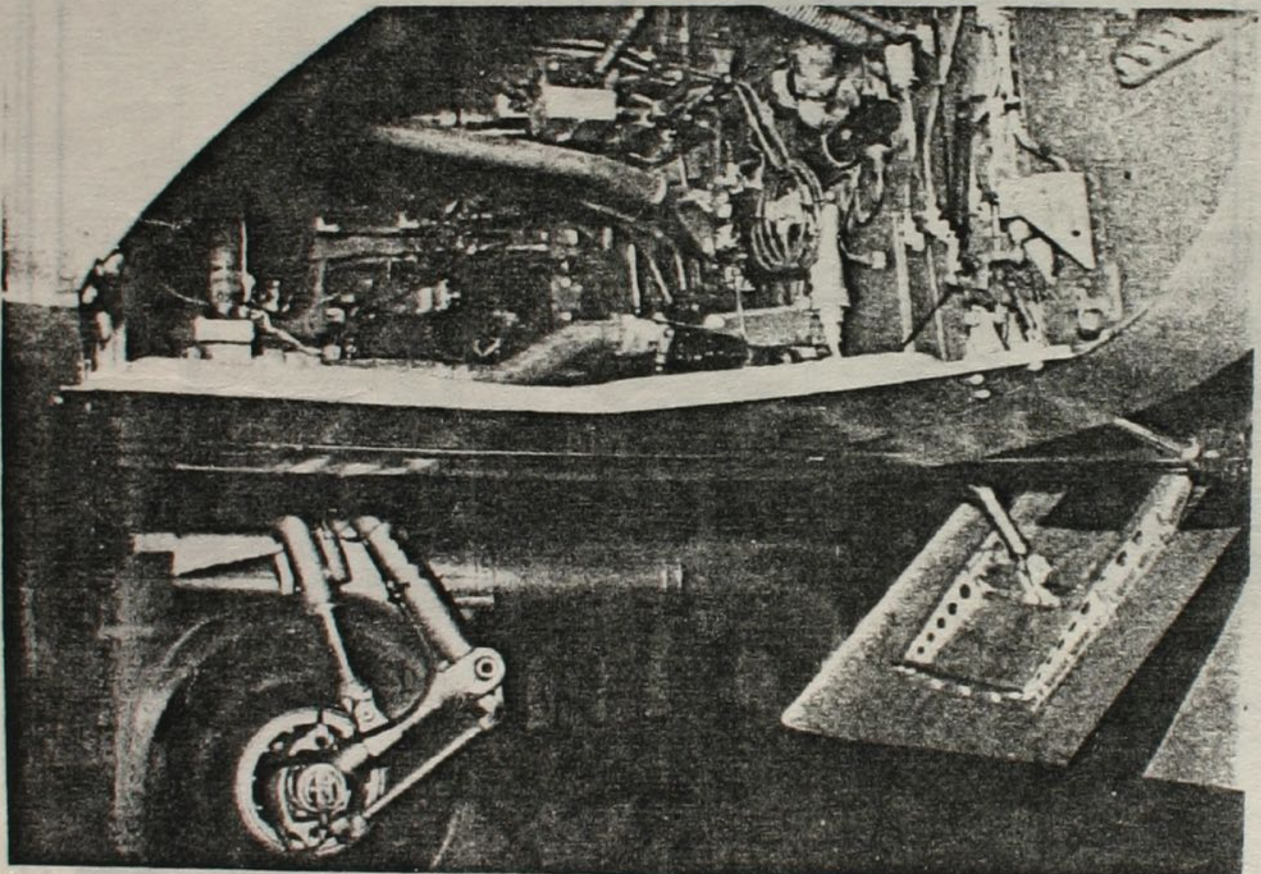




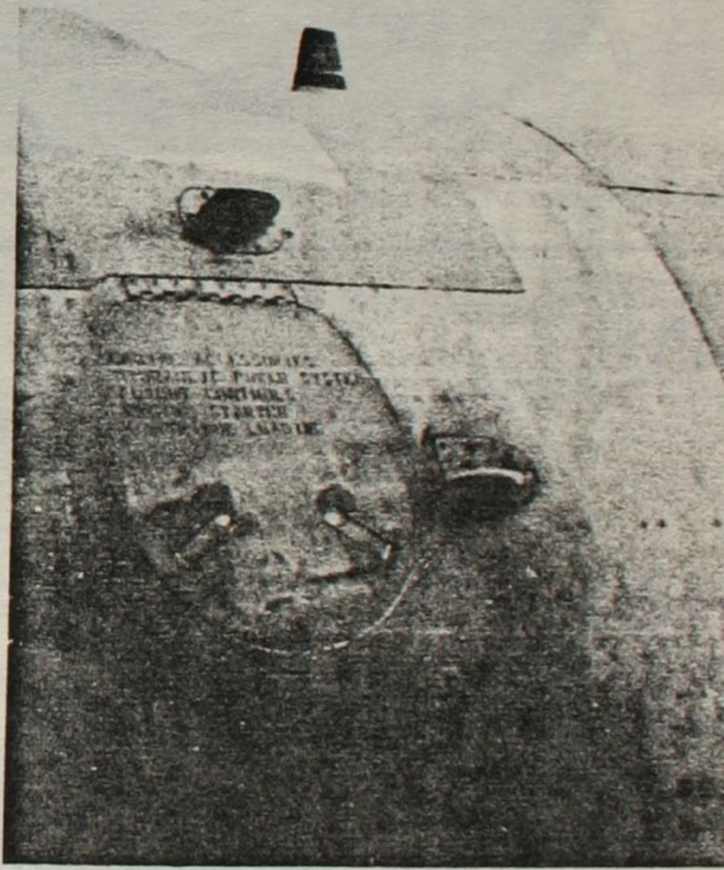
Un'ulteriore aggiunta di dettaglio è ottenibile tagliando i flaps e posizionandoli in basso. E' sufficiente seguire le linee di incisione sul modello per distaccare i due elementi, superiore e inferiore, quindi con un listello di plasticard realizzare la chiusura dell'ala, aggiungendo le carenature degli attuatori e collocare il flap nella posizione come da fotografie. (M. Manni)

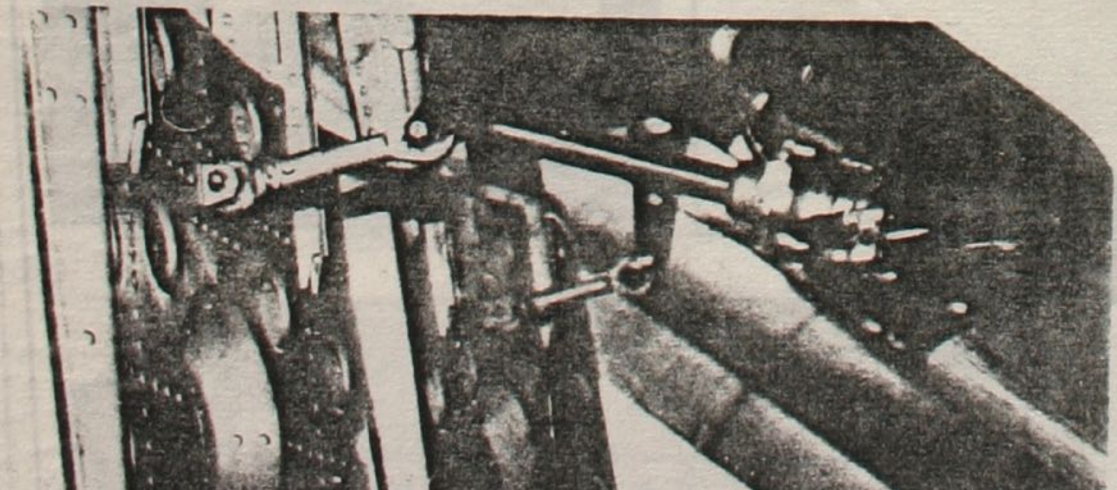

metallo chiaro
argento
rosso
alluminio
nero
metallo scuro

Vista laterale del carrello anteriore. (M. Manni)



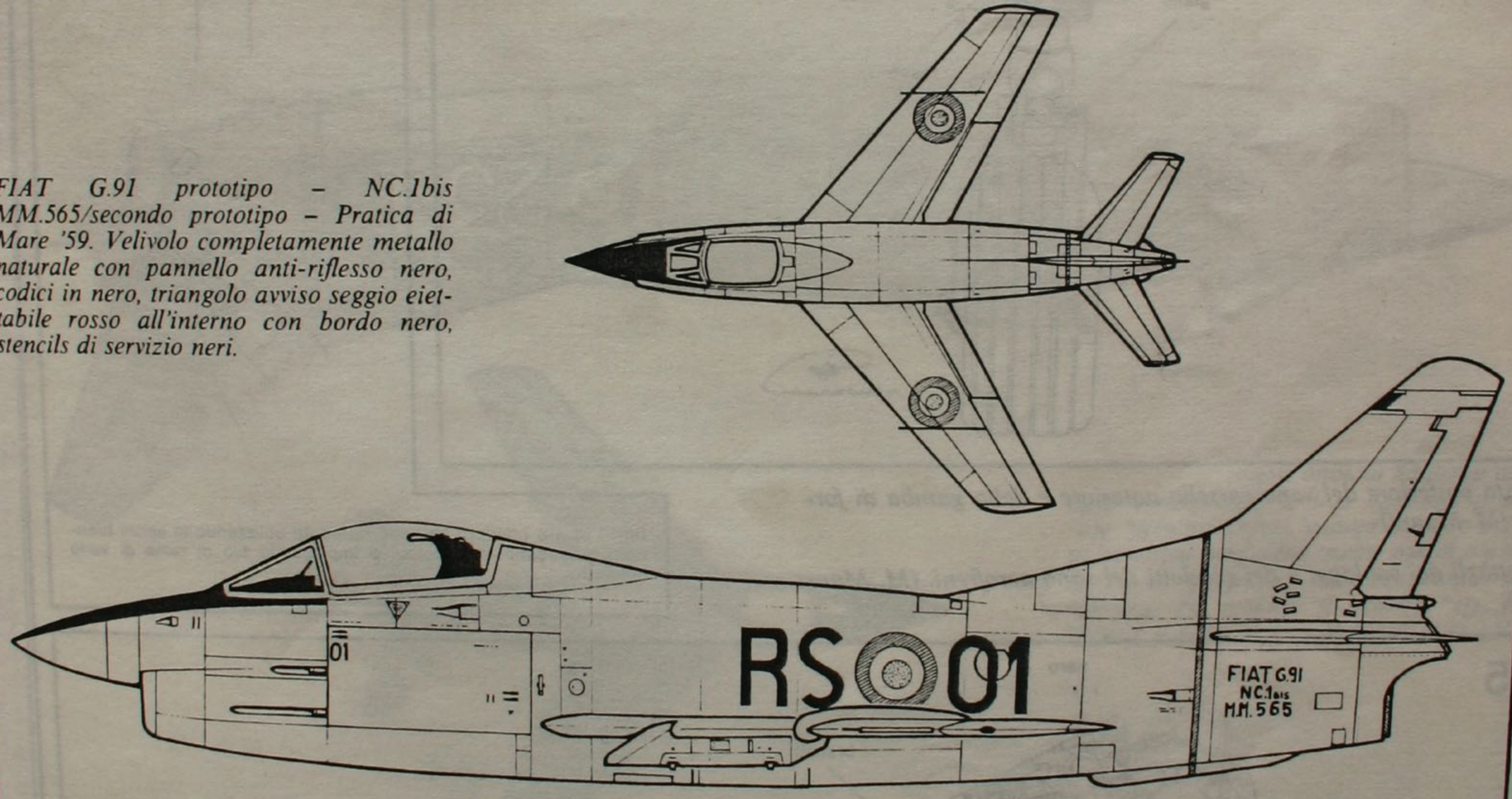
Scorcio del vano carrello principale con l'elemento di chiusura interno sollevato, notare l'aerofreno caratteristico delle macchine di preserie. (M. Manni)



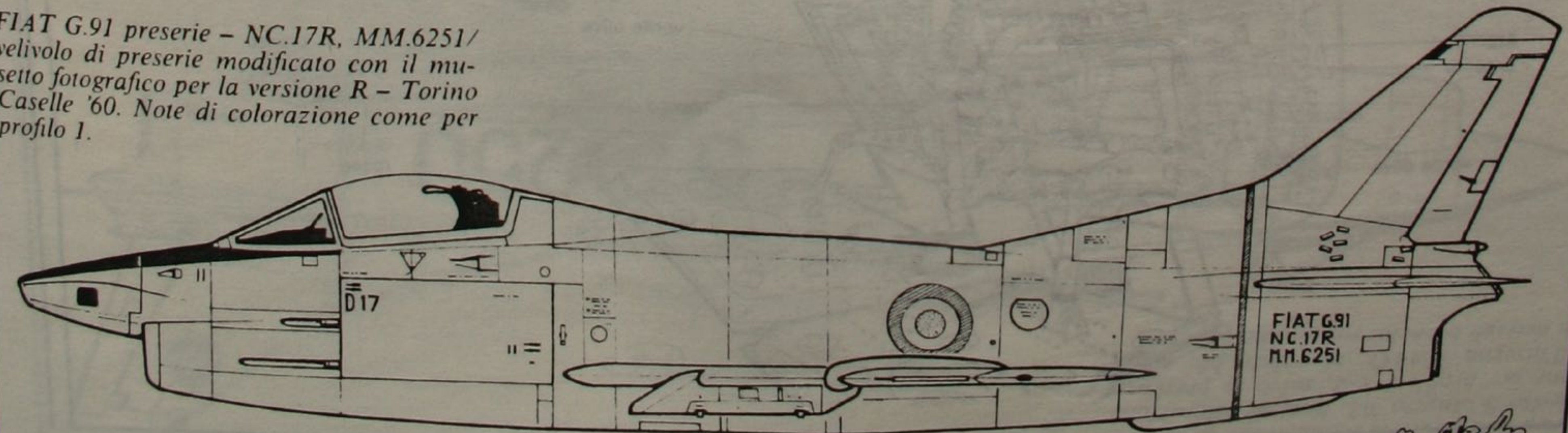


G.91 - I profili

▨	Verde scuro	34097
▨	Grigio scuro	36173
▨	Verde oliva	34087
▨	Gull gray	36440
▨	Grigio-azzurro chiaro	
▨	Day glow	28915
☐	Metallo naturale	17178
▨	Grigio argento	

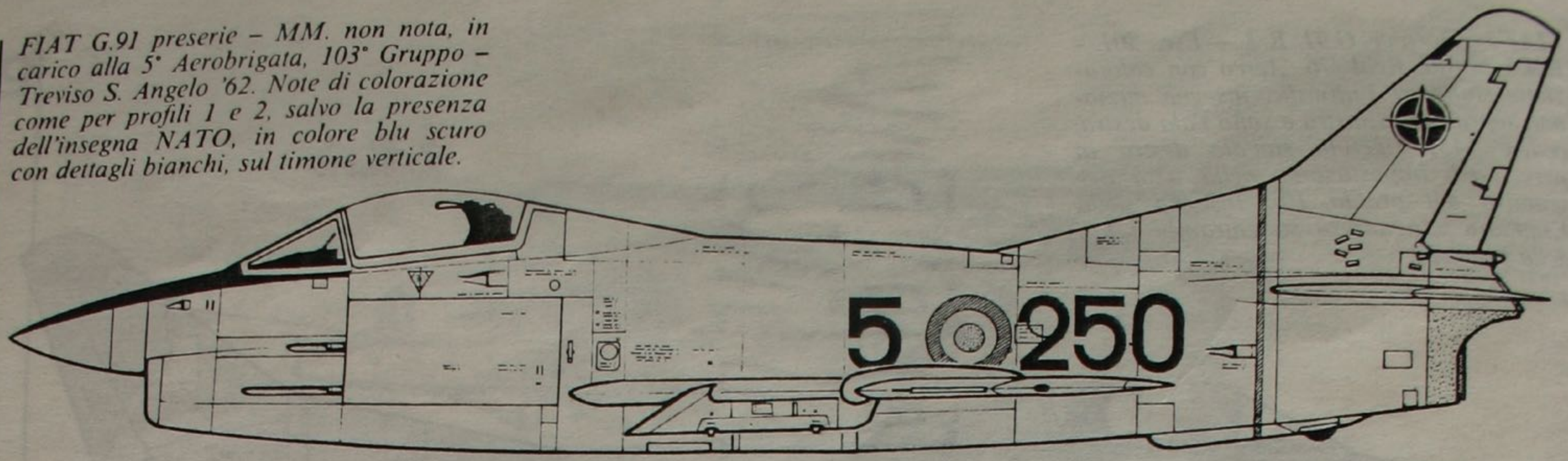


FIAT G.91 prototipo – NC.1bis MM.565/secondo prototipo – Pratica di Mare '59. Velivolo completamente metallo naturale con pannello anti-riflesso nero, codici in nero, triangolo avviso seggio eiettabile rosso all'interno con bordo nero, stencils di servizio neri.

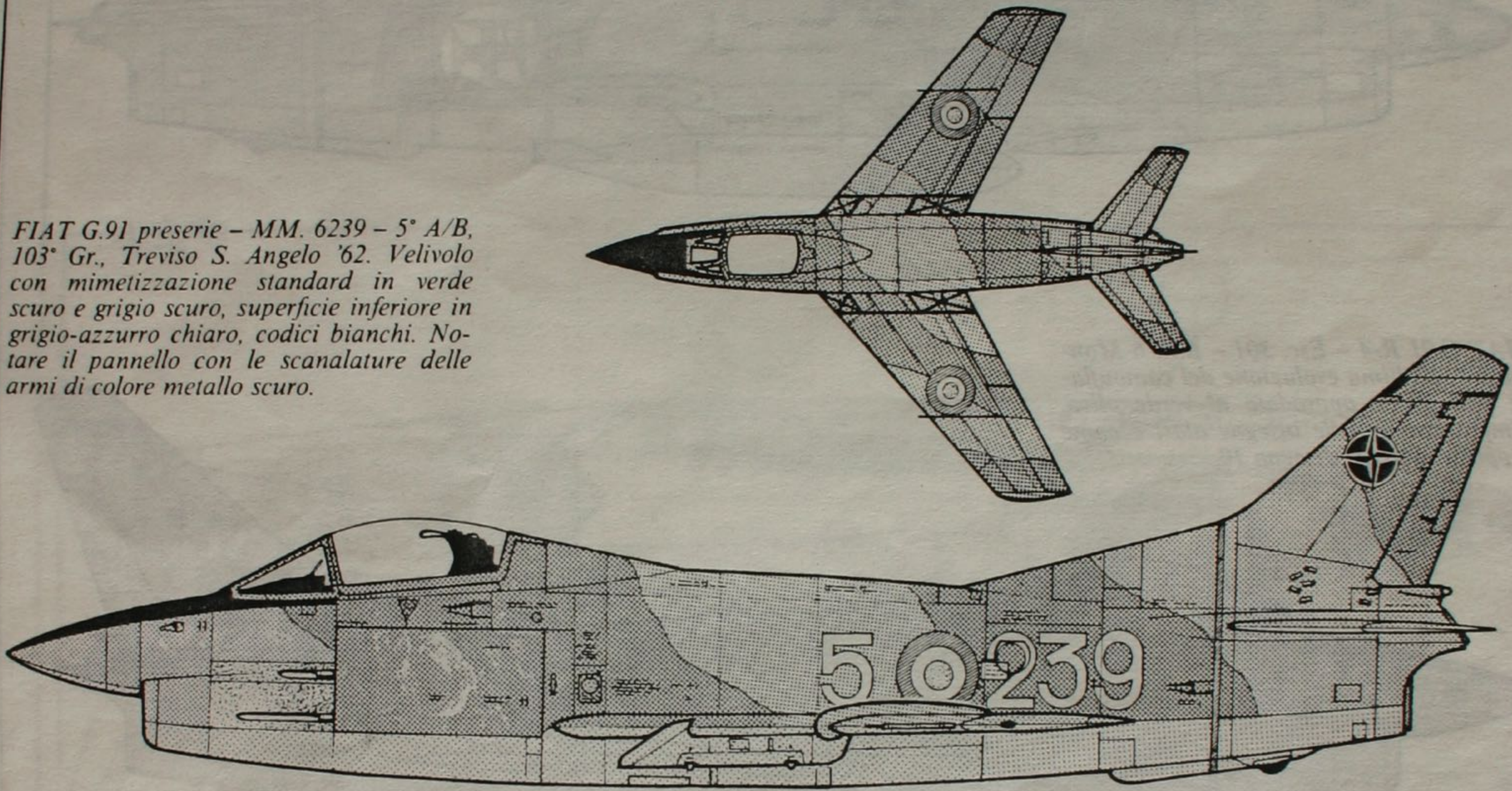


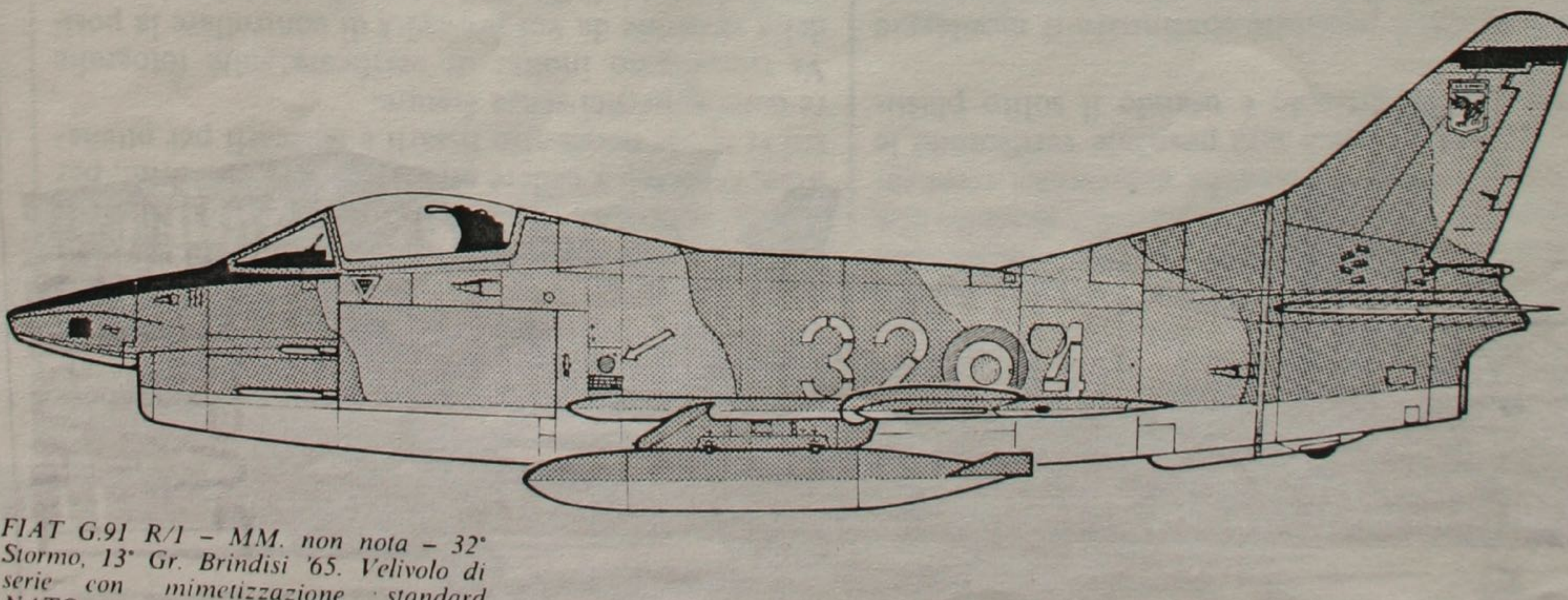
FIAT G.91 preserie – NC.17R, MM.6251/ velivolo di preserie modificato con il musetto fotografico per la versione R – Torino Caselle '60. Note di colorazione come per profilo 1.

FIAT G.91 preserie – MM. non nota, in carico alla 5ª Aerobrigata, 103° Gruppo – Treviso S. Angelo '62. Note di colorazione come per profili 1 e 2, salvo la presenza dell'insegna NATO, in colore blu scuro con dettagli bianchi, sul timone verticale.



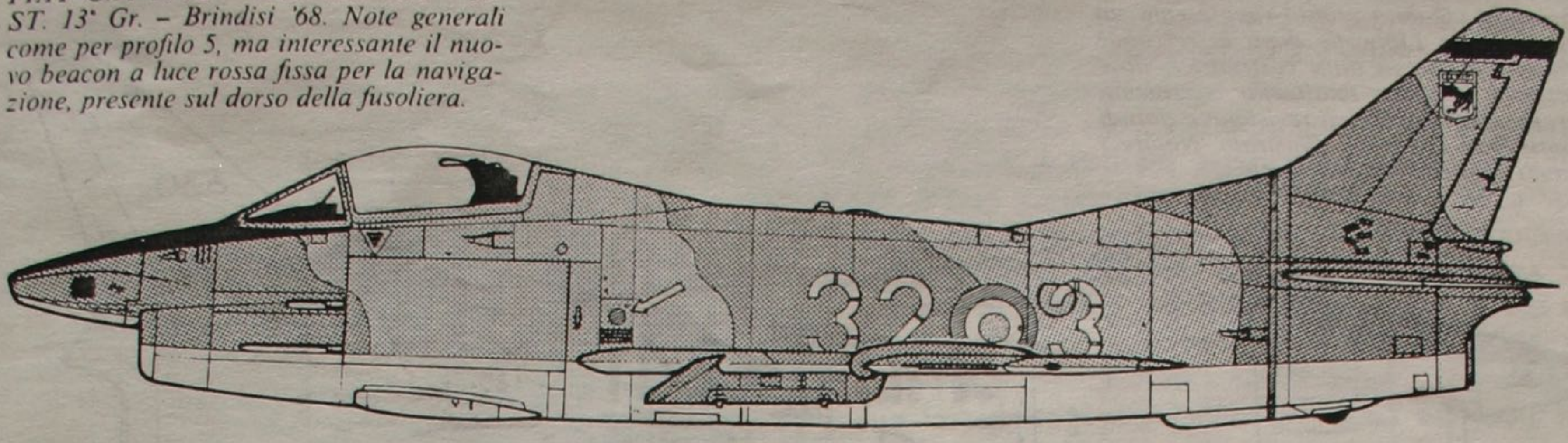
FIAT G.91 preserie – MM. 6239 – 5ª A/B, 103° Gr., Treviso S. Angelo '62. Velivolo con mimetizzazione standard in verde scuro e grigio scuro, superficie inferiore in grigio-azzurro chiaro, codici bianchi. Notare il pannello con le scanalature delle armi di colore metallo scuro.



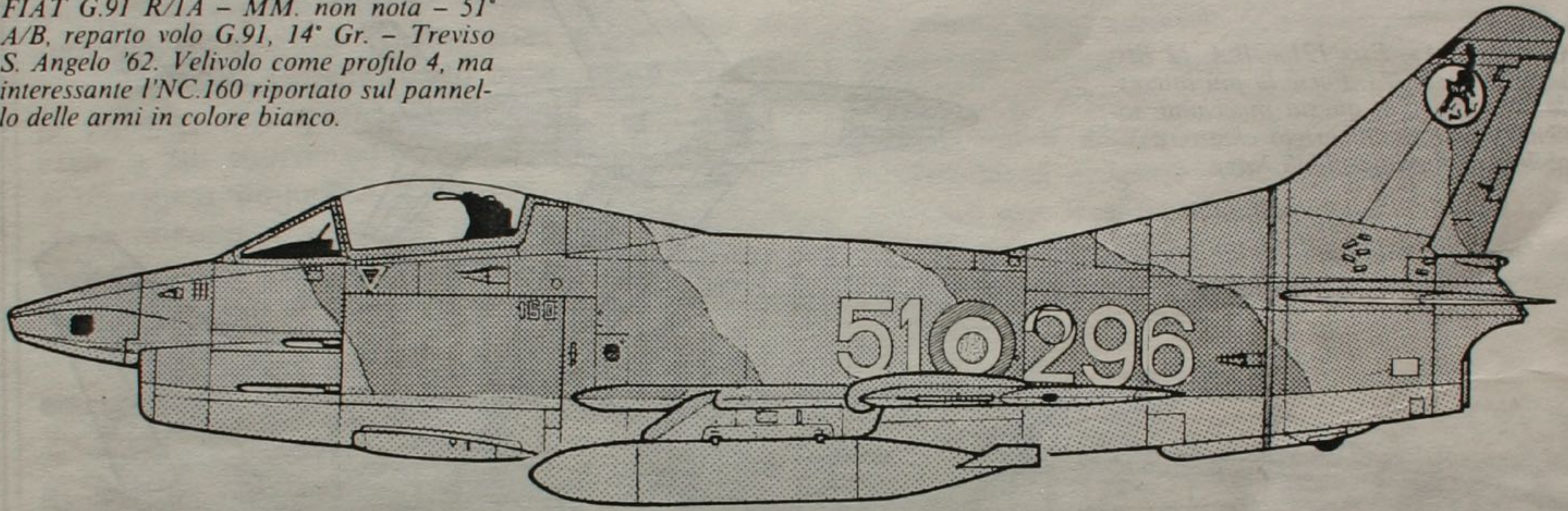


FIAT G.91 R/1 – MM. non nota – 32° Stormo, 13° Gr. Brindisi '65. Velivolo di serie con mimetizzazione standard NATO, ma con superficie inferiore in grigio metallico, codici bianchi, stencils come da foglio decals fornito dalla scatola base. Insegna di stormo sul timone verticale. Notare inoltre la zona in nero, sul piano verticale, del nuovo dielettrico.

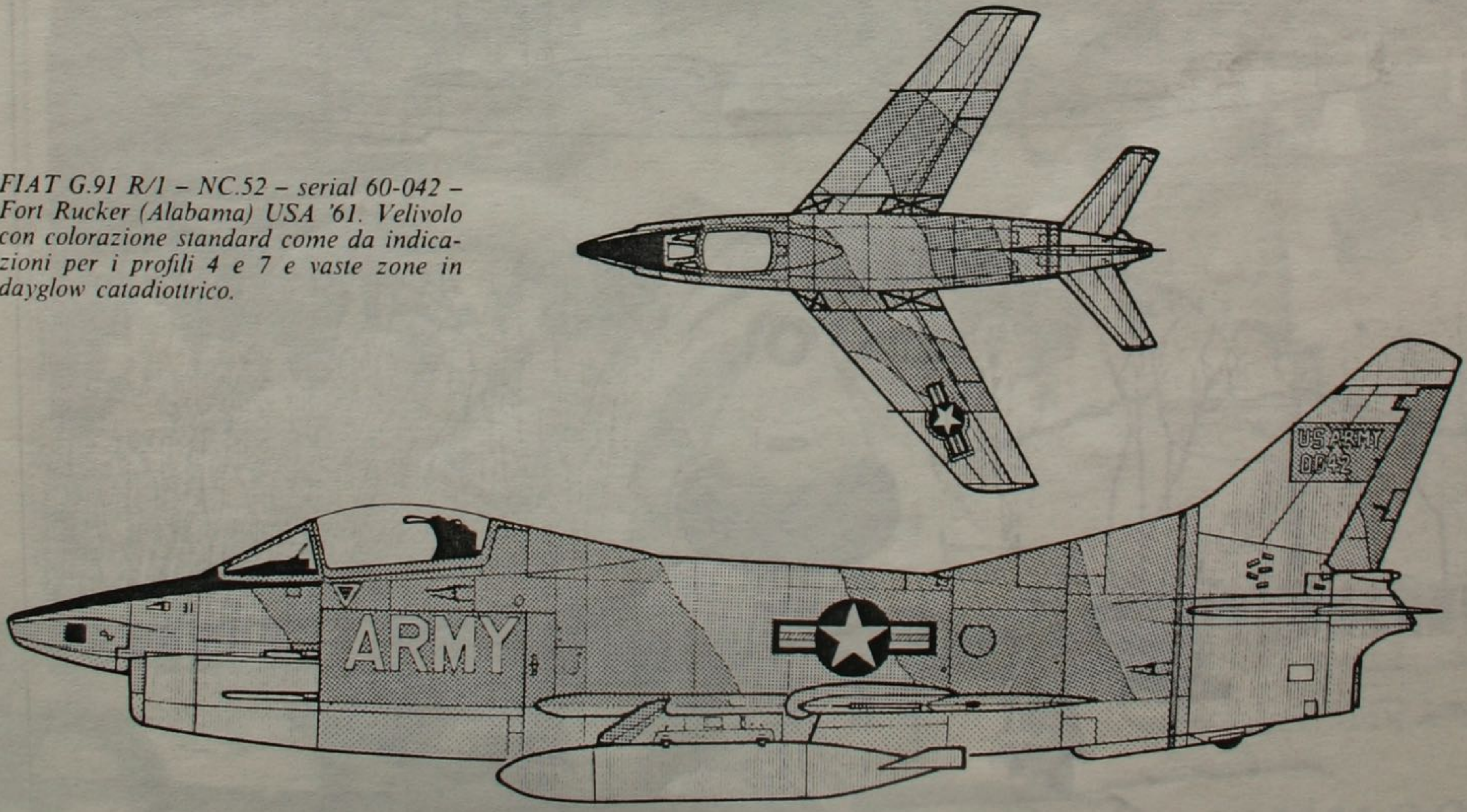
FIAT G.91 R/1B – MM. non nota – 32° ST. 13° Gr. – Brindisi '68. Note generali come per profilo 5, ma interessante il nuovo beacon a luce rossa fissa per la navigazione, presente sul dorso della fusoliera.



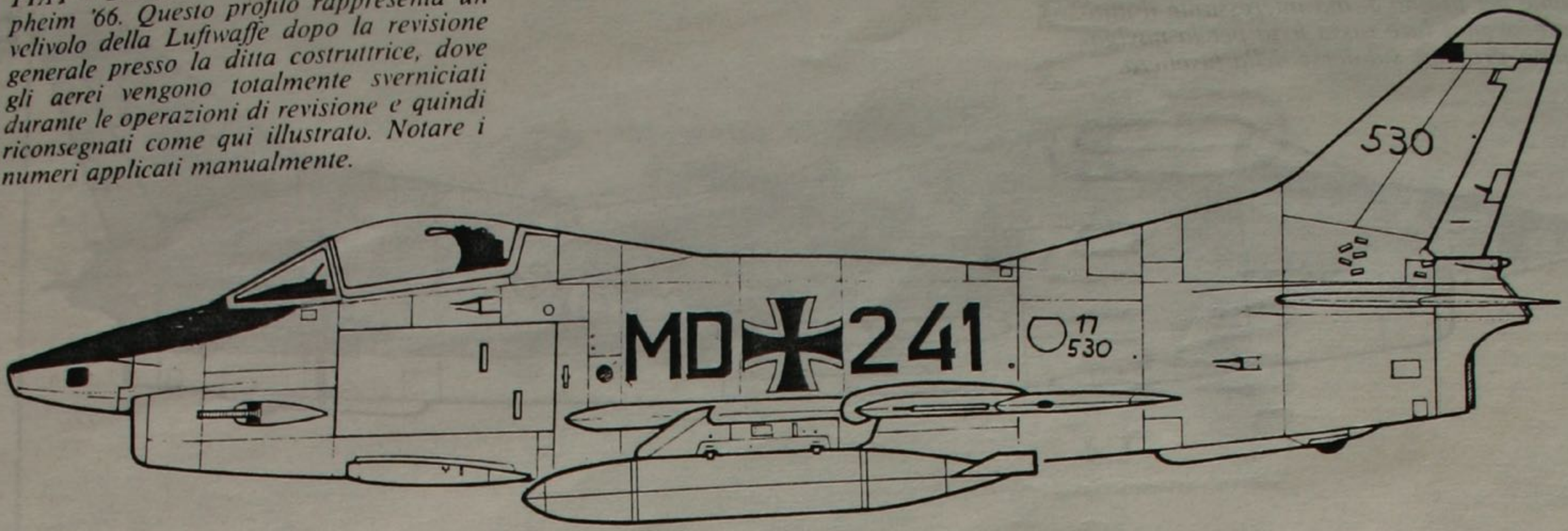
FIAT G.91 R/1A – MM. non nota – 51° A/B, reparto volo G.91, 14° Gr. – Treviso S. Angelo '62. Velivolo come profilo 4, ma interessante l'NC.160 riportato sul pannello delle armi in colore bianco.

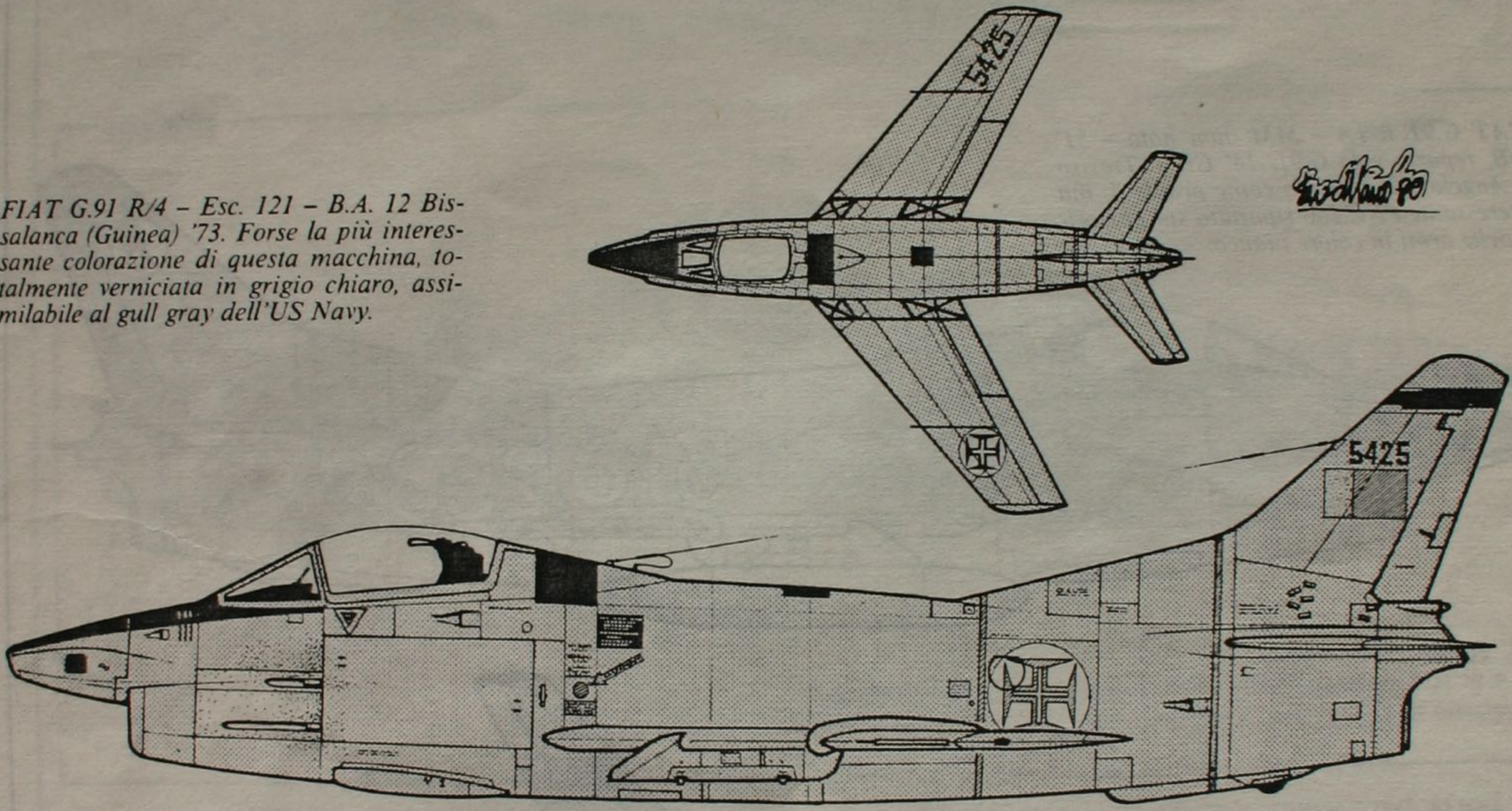


FIAT G.91 R/1 – NC.52 – serial 60-042 – Fort Rucker (Alabama) USA '61. Velivolo con colorazione standard come da indicazioni per i profili 4 e 7 e vaste zone in dayglow catadiottrico.

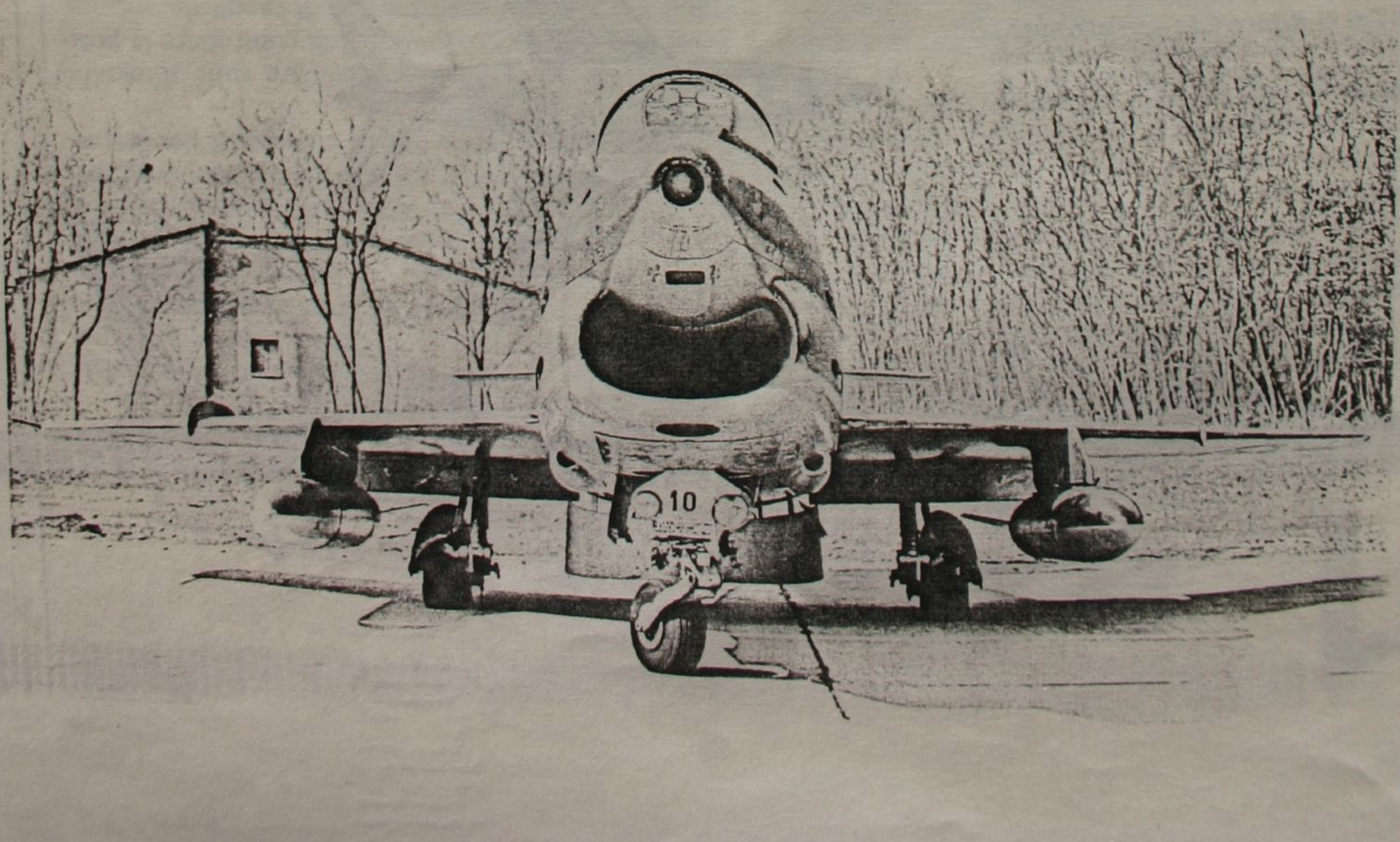


FIAT – Dornier G.91 R/3 – AG 44, Leipheim '66. Questo profilo rappresenta un velivolo della Luftwaffe dopo la revisione generale presso la ditta costruttrice, dove gli aerei vengono totalmente sverniciati durante le operazioni di revisione e quindi riconsegnati come qui illustrato. Notare i numeri applicati manualmente.

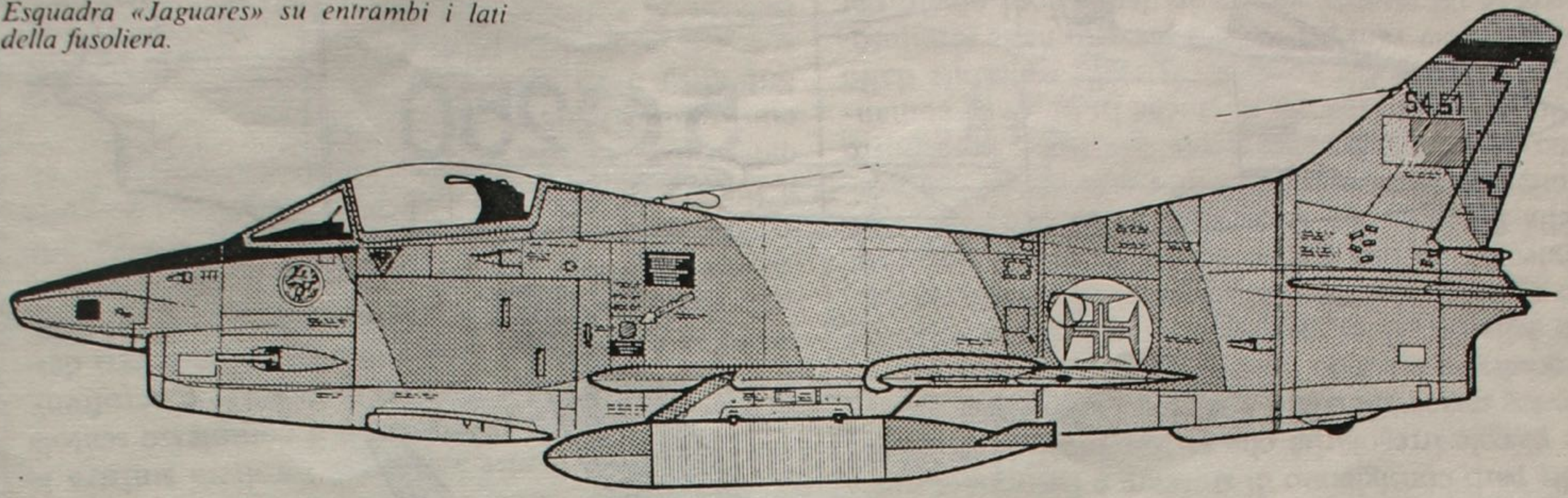




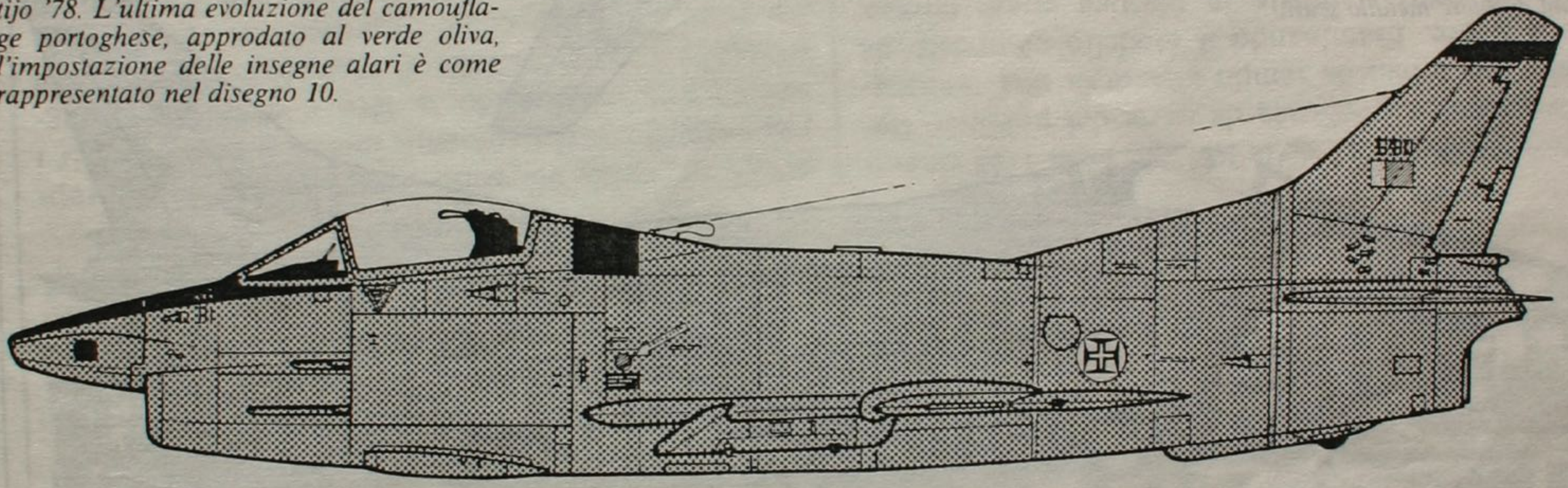
FIAT G.91 R/4 – Esc. 121 – B.A. 12 Bissalanca (Guinea) '73. Forse la più interessante colorazione di questa macchina, totalmente verniciata in grigio chiaro, assimilabile al gull gray dell'US Navy.

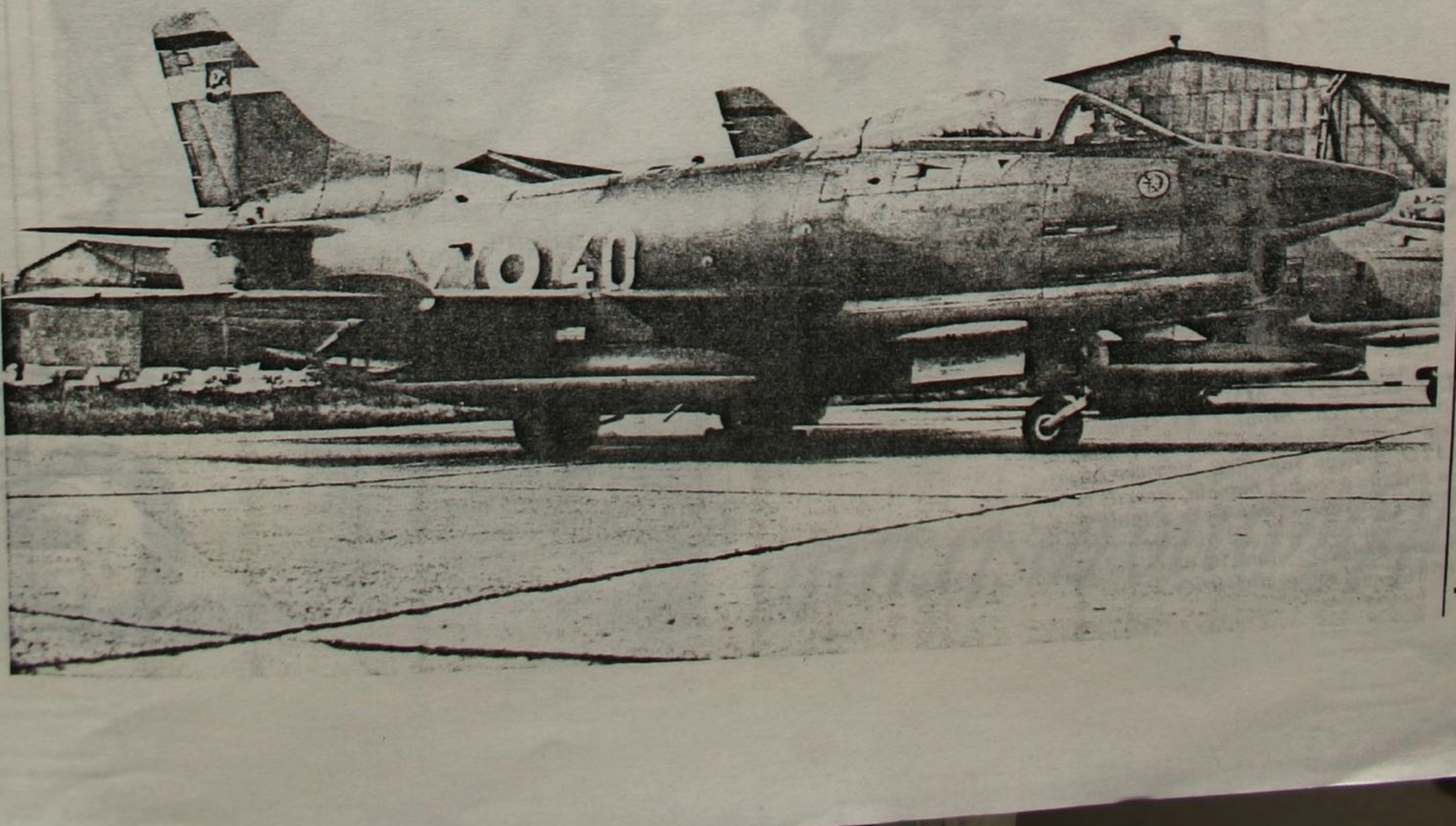


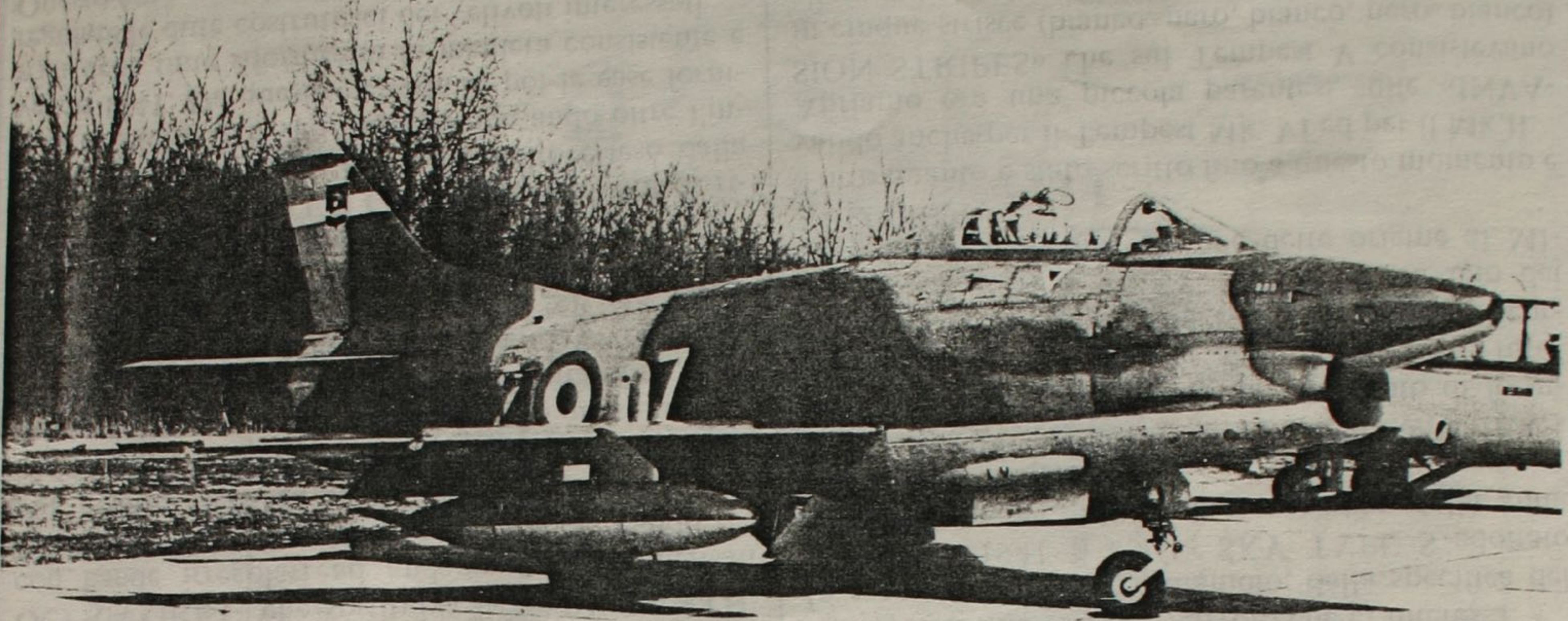
FIAT – Dornier G.91 R/3 – Esc. 301 – B.A.5 Monte Real '76. Aereo con colorazione standard Luftwaffe, insegne nazionali sopra l'ala sinistra e sotto l'ala destra, codice 5451 ripetuto sull'ala destra in nero, (vedi impostazione nella vista aggiuntiva del profilo 10). Insegna della Esquadra «Jaguares» su entrambi i lati della fusoliera.

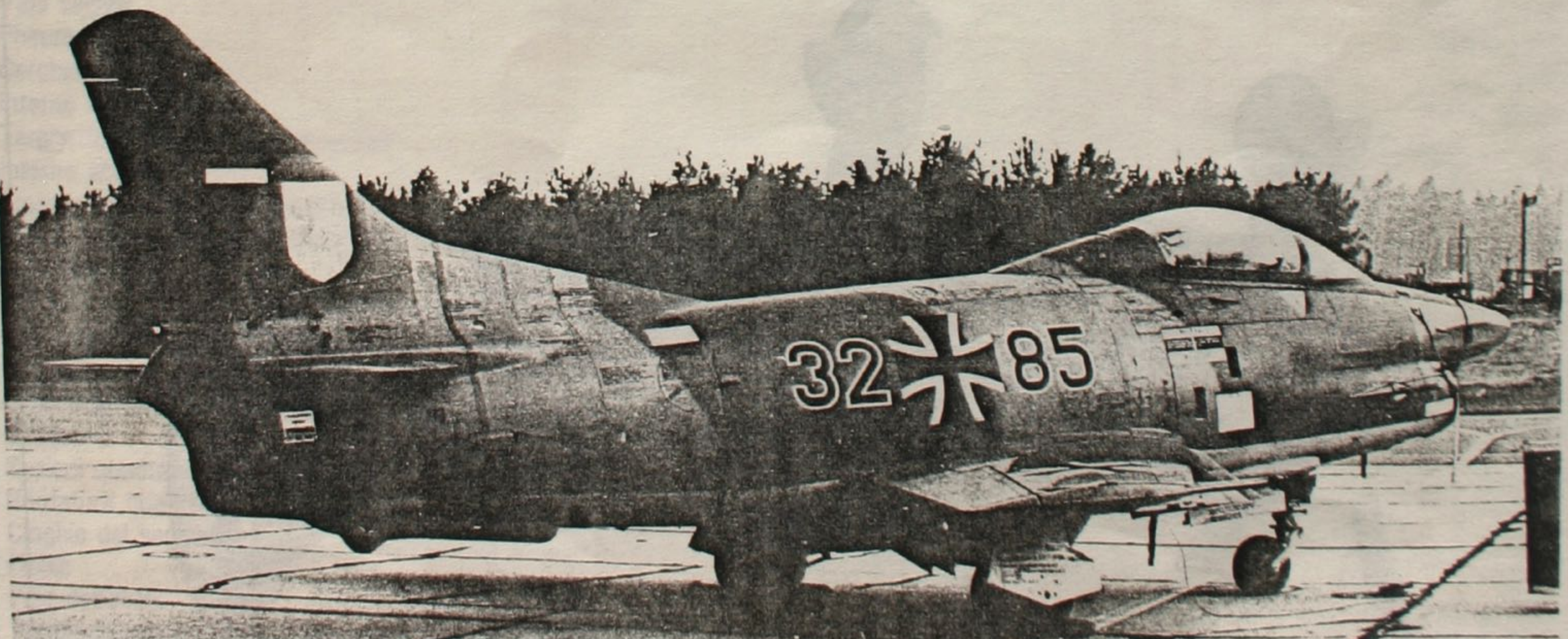


FIAT G.91 R/4 – Esc. 301 – B.A. 6 Montijo '78. L'ultima evoluzione del camouflage portoghese, approdato al verde oliva, l'impostazione delle insegne alari è come rappresentato nel disegno 10.






n7


32 85

Hawker Tempest

di Roberto Caliari

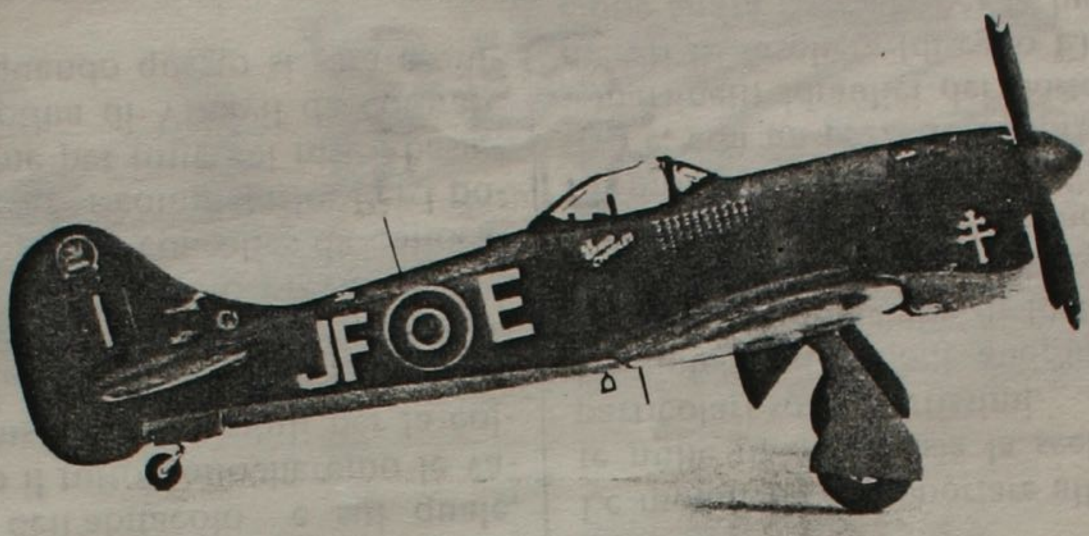


Foto R. Bianchi

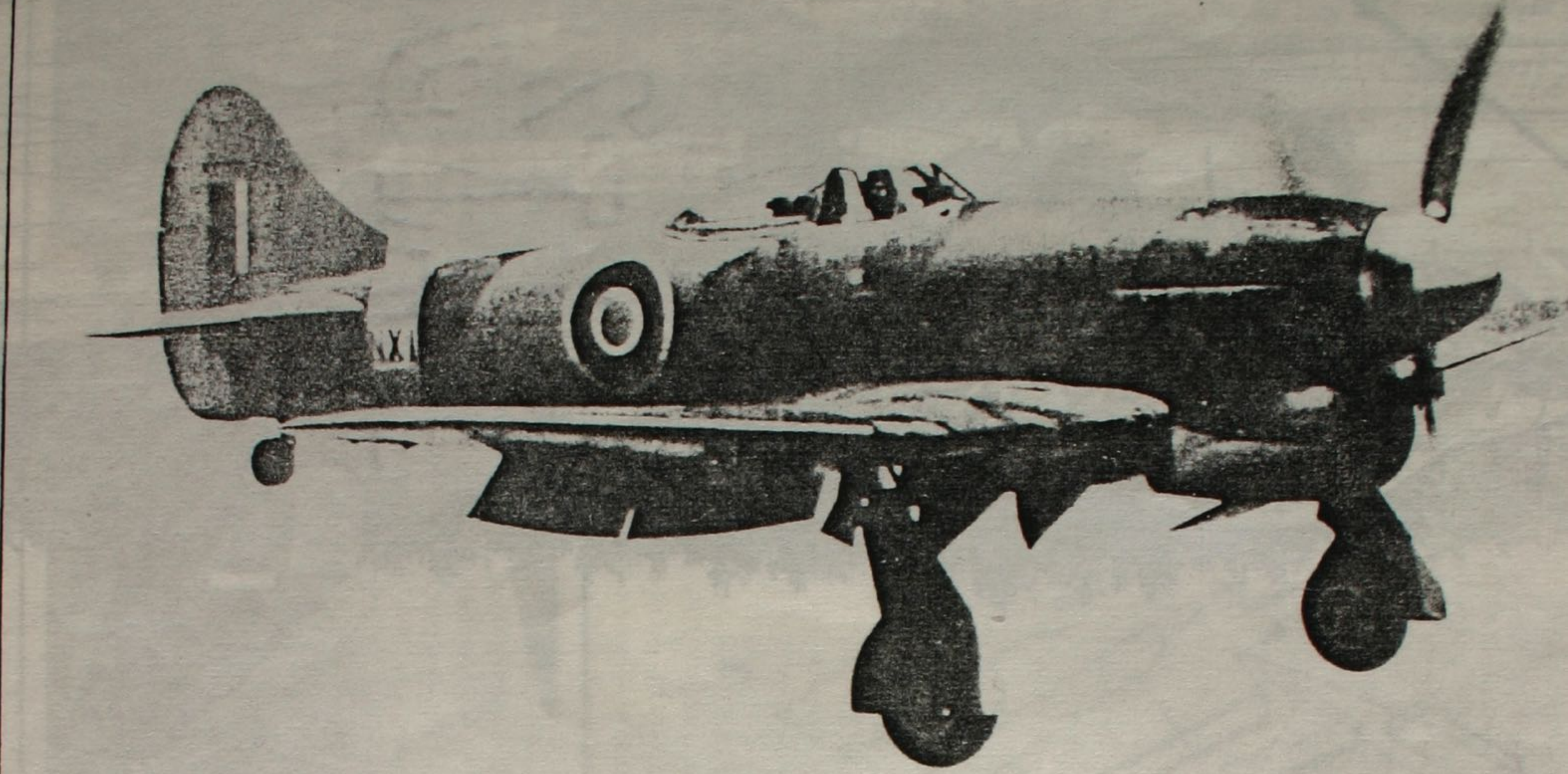
ELENCO DEI MODELLI ESISTENTI

Scala	Ditta	Versioni/e	Note
1/72	REVELL	Mk.V	Buona la scala, ma le rivettature sono esagerate e i particolari sommari. GIUDIZIO: sufficiente
1/72	FROG	MK.V	Buona la scala, agevole il montaggio e buono il realismo con un po' di lavoro. GIUDIZIO: sufficiente
1/72	MATCHBOX	Mk.VI:MK.II	Eccellente la scala, musi opzionali per le due versioni. GIUDIZIO: buono
1/72	Heller	MK.V	Buona la pianta alare e ottima la scala, accurati i dettagli del carrello e dell'abitacolo, pannellature finemente incise. GIUDIZIO: ottimo

DIMENSIONI

	Lunghezza Mk.II/V/VI	Ap. alare Mk.II/V/VI	Altezza Mk.II/V/VI
Misure reali	10490/10261/10325	124.97	4826/4902+
1/144	72.84/71.25/71.70	86.78	33.51/34.04+
1/72	145.69/142.51/143.40	173.56	67.02/68.08+
1/48	218.54/213.77/215.10/	260.35	100.54/102.12+
1/32	327.81/320.65/322.65	390.53	150.81/153.18+

Note:
Tutte le misure sono espresse in millimetri
+ Misura valida anche per il Mk. VI



Un esemplare di Tempest V ripreso nell'immediato do
guerra, questi velivoli furono impiegati ad esaurimento
l'addestramento avanzato ed il traino dei bersagli.

MIMETIZZAZIONI PRINCIPALI DEL TEMPEST V

I Tempest V entrarono in servizio solo nell'aprile 1944 anche se il primo esemplare di serie (JN 729) decollò per la prima volta il 21 Giugno 1943. Per questa ragione tutti i Tempest V adottarono lo schema mimetico europeo, o continentale che dir si voglia, usato dalla Royal Air Force (vedi disegno H).

Il suddetto schema mimetico entrò in vigore con la specifica ufficiale datata 15 Agosto 1941.

Questo camouflage consisteva in un fondo in OCEAN GREY, che sostituiva il DARK EARTH, con bande irregolari ad andamento curvilineo in DARK GREEN ritenuto all'epoca ancora valido.

Per quanto riguarda il colore OCEAN GREY si hanno notizie da fonti molto attendibili che nelle prime settimane in cui venne adottato questo nuovo schema mimetico, a causa delle difficoltà di approvvigionamento del colore sopra citato, si optò per una miscela composta di 1 parte di NIGHT BLACK e da 7 parti di SEA GREY MEDIUM.

Questo colore, che chiameremo di «fortuna», venne denominato MIXED GREY. Questa tinta di ripiego venne utilizzata in modo molto esteso dalla R.A.F. anche se il suo impiego non andò oltre l'inverno 1941. Da questo periodo in poi le case fornitrici delle tinte rifornirono in maniera consistente e regolare le ditte costruttrici dei velivoli interessati.

Questo fatto, cioè l'utilizzazione del MIXED GREY in funzione dell'OCEAN GREY, può essere verificato analizzando le fotografie dell'epoca, riprodotte in varie riviste e pubblicazioni, in cui si notano sostanziali alterazioni allo schema ufficiale, pur non scostandosi da esso in fatto di delimitazione della stessa, per un effetto sfumato nei contorni c
tanti i due colori dello schema adottato per
perfici superiori.

Dopo queste spiegazioni sulla mimetica delle
fici superiori, passiamo a trattare la tinta usa
le superfici inferiori del velivolo che ci interess

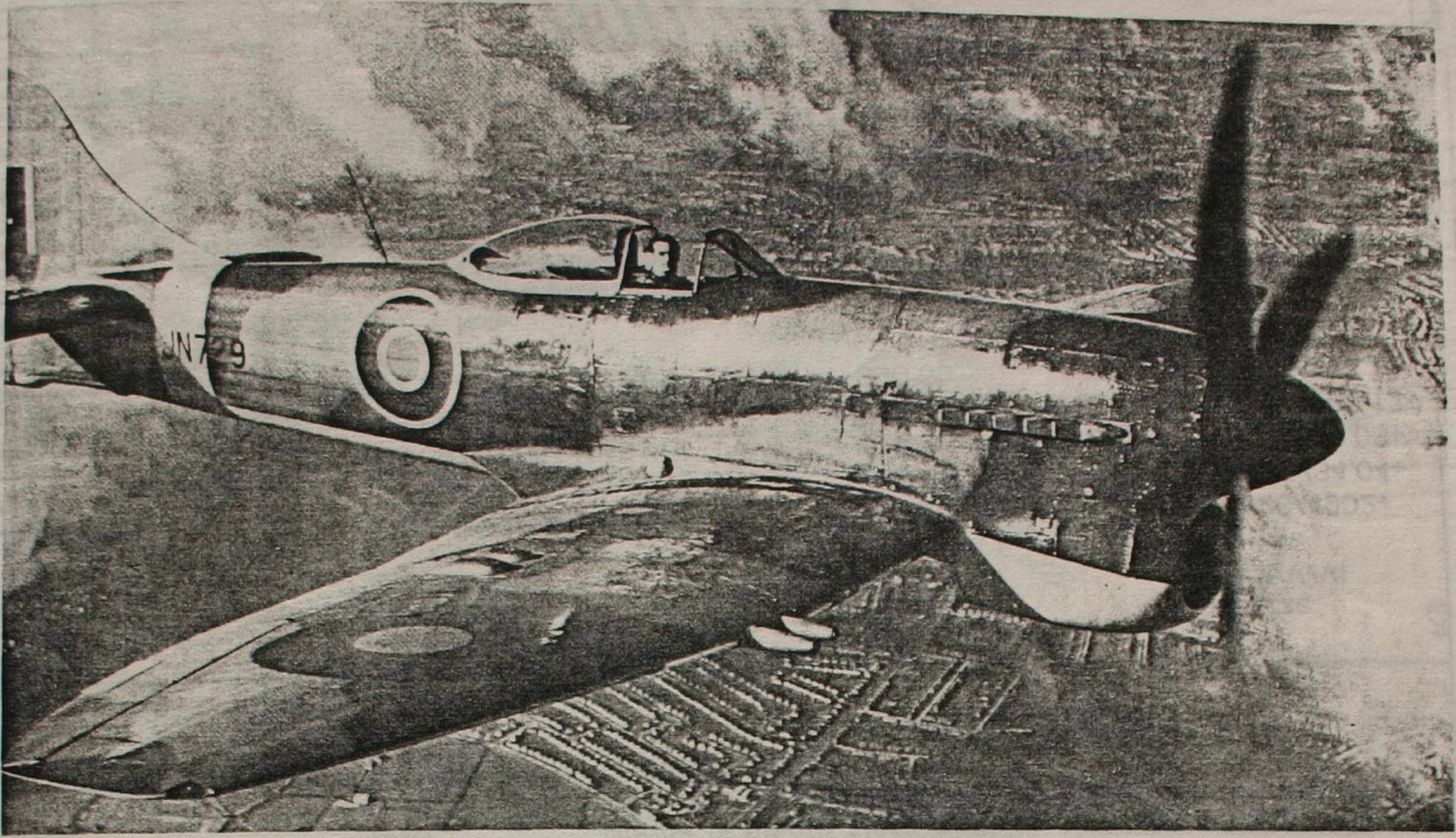
In seguito sempre, ricordiamolo, della specifi
15 Agosto 1941 il colore SKY TYPE S ad
dall'11 Giugno 1940 venne sostituito dalla
SEA GREY MEDIUM.

Il SEA GREY MEDIUM al contrario dell'OC
GREY non ebbe bisogno di un «sostituto di
na» in quanto le commesse alle ditte fornitrici
no sempre evase con regolarità e prontezza. F
diamo che il SEA GREY MEDIUM era un
componenti della miscela che dette origine al
XED GREY.

Tutto quanto è stato scritto fino a questo mome
valido anche per il Tempest Mk. VI ed per il Mk

Apriamo ora una piccola parentesi sulle «IN
SION STRIPES» che sul Tempest V consiste
in cinque strisce (bianco, nero, bianco, nero, bia
alternate e larghe 18 pollici cioè 46 cm. (1/72 =
6,38) o 20 pollici cioè 51 cm. (1/72 = mm 7

Dopo il D-day, cioè il 6 Giugno 1944, esse ven
più o meno obliterate per cui si possono notare
livoli con le INVASION STRIPES cancellate s
parte superiore delle ali e della fusoliera e su
superficie più o meno estesa.



Uno degli ultimi prototipi di sviluppo ripreso in volo su Langley nel tardo 1943, notare l'assenza della lettera «P» gialla, che indicava appunto i velivoli in valutazione.

Modifiche del modello come da scatola

Per costruire il nostro modello di TEMPEST Mk. V sceglieremo il Kit della Heller che, a nostro avviso, è il migliore che si possa trovare ora sul mercato.

Cominciamo a prendere in esame la fusoliera. Nella scatola da noi esaminata l'unico difetto era da rilevarsi in un ritiro della plastica sul piano mobile di direzione (inconveniente del resto rimediabilissimo con un po' di stucco e di carta abrasiva). Comunque riteniamo che ciò sia un difetto casuale e non comune a tutte le scatole.

Incominciamo a costruire, con dello sprue stirato a caldo, l'intelaiatura a traliccio visibile dall'abitacolo. Questo traliccio andrà incollato segmento per segmento e con poca colla, ma molta pazienza, sulla superficie interna dell'abitacolo e sul quale, quando si sarà essiccato il tutto, collocheremo le varie leve, comandi e trims sempre visibili per la collocazione sul disegno F, e sulla foto. Sempre con lo sprue stirato a caldo, ma molto sottile, potremo ricavare le leve da porre sul cruscotto previa costruzione, con del plasticard, delle consolles da collocare sotto il cruscotto stesso per completarlo. Per i pomelli di queste leve, come per tutte del resto, basterà una minuscola gocciolina di Vinavil da colorare in giallo, rosso o nero quando questo si sarà asciugato perfettamente.

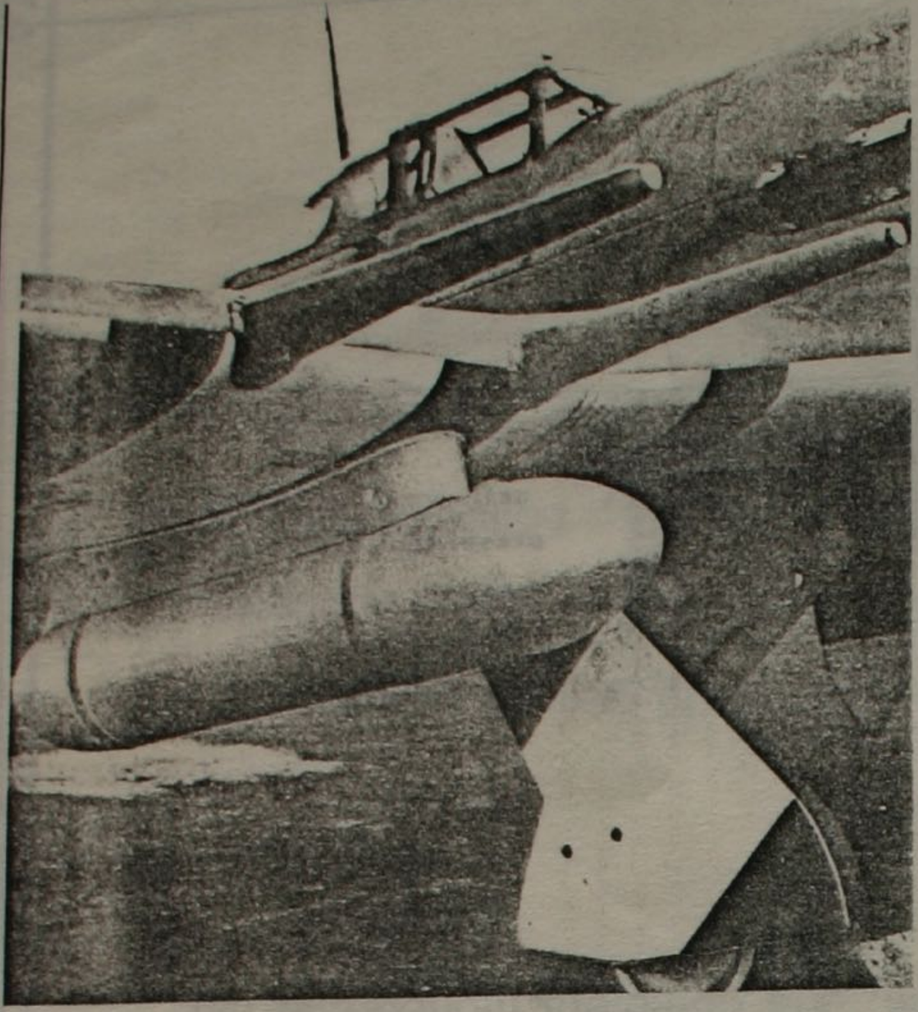
Sul pavimento dell'abitacolo in corrispondenza dell'alloggiamento della cloche, e per tutta la lunghezza del pavimento stesso, incolleremo due pezzi di sprue per la tiranteria dei comandi. Possiamo ora occuparci del seggiolino che in questo Kit è di ottima fattura e non richiede che l'aggiunta delle cinghie per poter essere collocato, (vedi disegno G). Altra piccola modifica sarà quella di aggiungere al collimatore un minuscolo rettangolo di acetato trasparente (reperibile dalle confezioni delle camicie), per il reticolo di mira e sostituire l'antenna di fusoliera, dietro l'abitacolo, con una più sottile e spostata leggermente a destra guardando il velivolo con il muso in avanti.

Dopo questi accorgimenti ed aver montato gli altri particolari come dalle istruzioni della scatola, possiamo chiudere la fusoliera e cominciare a lavorare sulle ali.

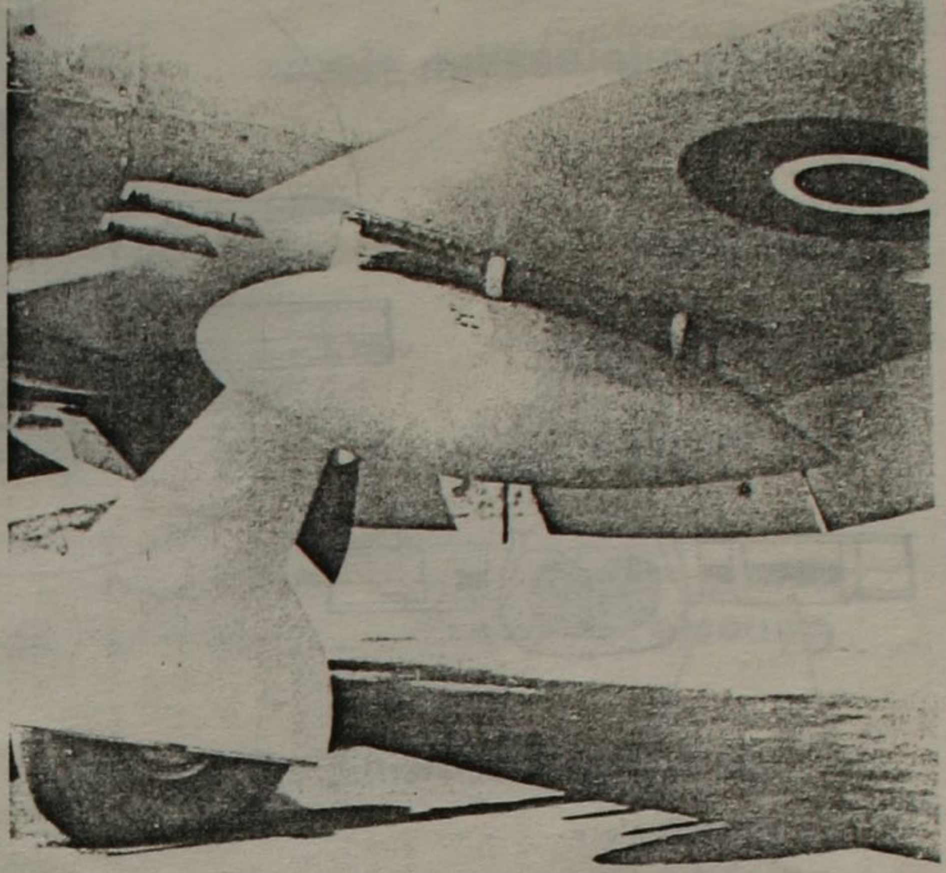
Le modifiche da apportare alle ali sono praticamente nulle in quanto sia la scelta, la pianta alare e i particolari sono esattissimi.

Le uniche attenzioni andranno al montaggio dei carrelli e delle gambe di forza, che essendo in più parti e stampati molto bene e sottili andranno collocati con molta cura. Potremo completarli con dei fili molto sottili per imitare l'impianto oleopneumatico e, con un pezzetto di sprue, potremo realizzare i martinetti idraulici dei portelli dei carrelli incernierati in fusoliera (disegno E). Altra piccola attenzione andrà riservata per le luci di atterraggio nella parte inferiore delle semiali. Nella parte interna dei vetrini di queste luci andrà fatto un puntino con colore argento per la lampadina. Consigliamo in fase di colorazione delle superfici inferiori di proteggere i vetrini con del Maskol.

Il resto del montaggio non richiede grandi difficoltà e possiamo affidarci tranquillamente alle istruzioni della Heller.



Dettaglio dell'armamento e del serbatoio supplementare nel progenitore del Tempest, qui si tratta di un Typhoon delle prime serie.



Questa foto evidenzia l'evoluzione raggiunta nella collocazione dell'argomento su Tempest, notare il serbatoio ed il relativo supporto.

Per chi volesse costruire un esemplare con i serbatoi da 90 galloni presenti nella confezione diciamo di procedere tranquillamente in quanto questi serbatoi sono esatti e non presentano inconvenienti.

Un'ultima raccomandazione. Dopo aver dipinto convenientemente il vostro modello e se volete rappresentare uno degli esemplari della scatola consigliamo di non servirvi delle decals della confezione perchè esse sono completamente errate e vanno sostituite.

Per il TEMPEST Mk.V è tutto e non vi sarà difficile con questo Kit realizzare un ottimo modello.

FOGLI DECALS AGGIUNTIVI

FOGLIO ESCI N. 28 SCALA 1/72

Queste decals permettono di costruire:

TEMPEST Mk.V serie 1 RP-B numero di serie JN 751 basato a Newcurch nel 1944 e appartenuto al comandante R.P. Beumont.

Da notare che in questo caso le lettere di identificazione erano le iniziali del pilota come era abitudine, per chi lo volesse, dei Wings Leader. Le lettere dovrebbero essere SKY anzichè grige.

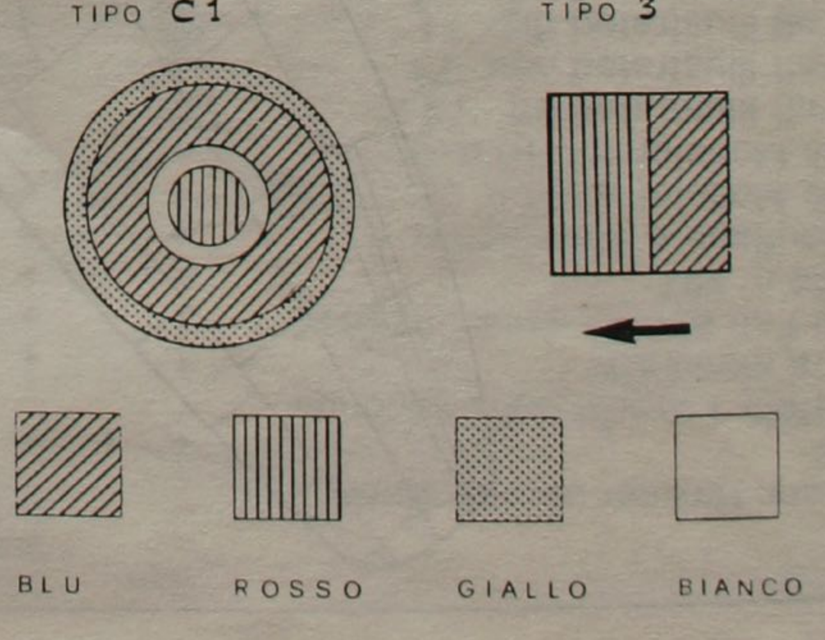
TEMPEST Mk.V serie 2 US-H numero di serie EJ 743 del 56° Squadron R.A.F. basato a Vokel nel 1944 e appartenuto al sergente Mac Kennaugh. Anche in questo caso le lettere di identificazione dovrebbero essere SKY e non grige.

TEMPEST Mk.V serie 2 W2-Y numero di serie EJ 865 dell'80° Squadron R.A.F.

TEMPEST Mk. V serie 3 JF-E numero di serie NV 784 del 3° Squadron R.A.F. appartenuto all'asso francese Pierre Clostermann.

In queste decals sono errate le coccarde sulle semiali superiori che dovrebbero essere del Tipo C e qui sono invece del Tipo B e le lettere di identificazione sono in bianco anzichè in SKY.

TEMPEST Mk.VI JV-K numero di serie NX 154 del 6° Squadron R.A.F. «FLYING CANOPENERS» (apriscatole volanti) basato a Nicosia nel 1945.



MODELDECAL DECALS: scale 1/72

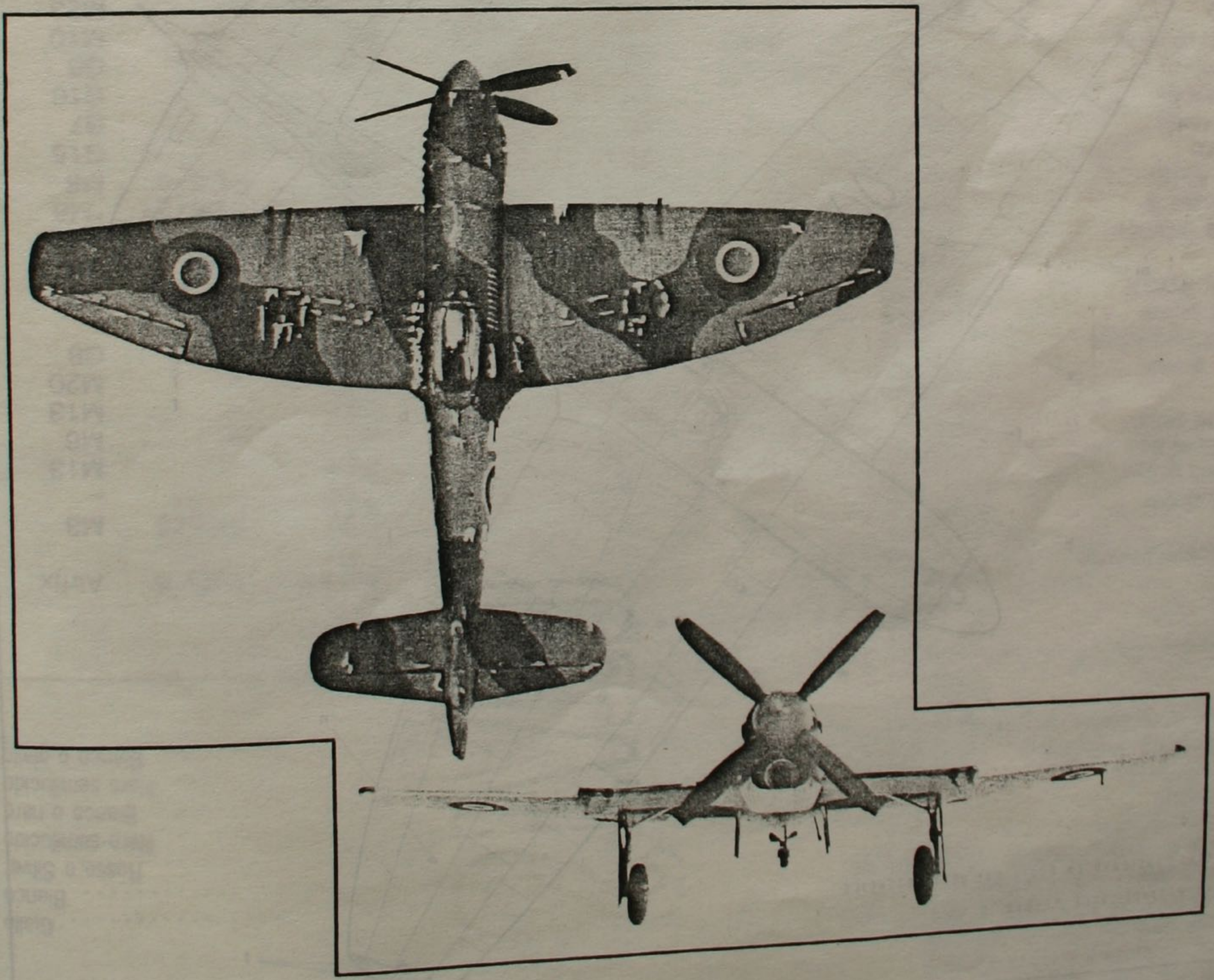
n. 40 Coccarde tipo:C, C1 e Fin Flash tipo 3
n. 42 Coccarde tipo: B.
n. 51 Sky Squadron Codes (lettere)

Nota
Per chi volesse costruire il TEMPEST Mk.II della Matchbox, segnaliamo che l'elica De Havilland della scatola è esatta, ma le pale vanno accorciate di 2,25 mm in quanto i Mk.II montavano eliche di 12 piedi e 9 pollici, mentre è esatta la misura per i Mk.VI con elica di 14 piedi. (vedi disegno C).

Insegne di nazionalità
Coccarde e bandierine di coda (Fin Flash)

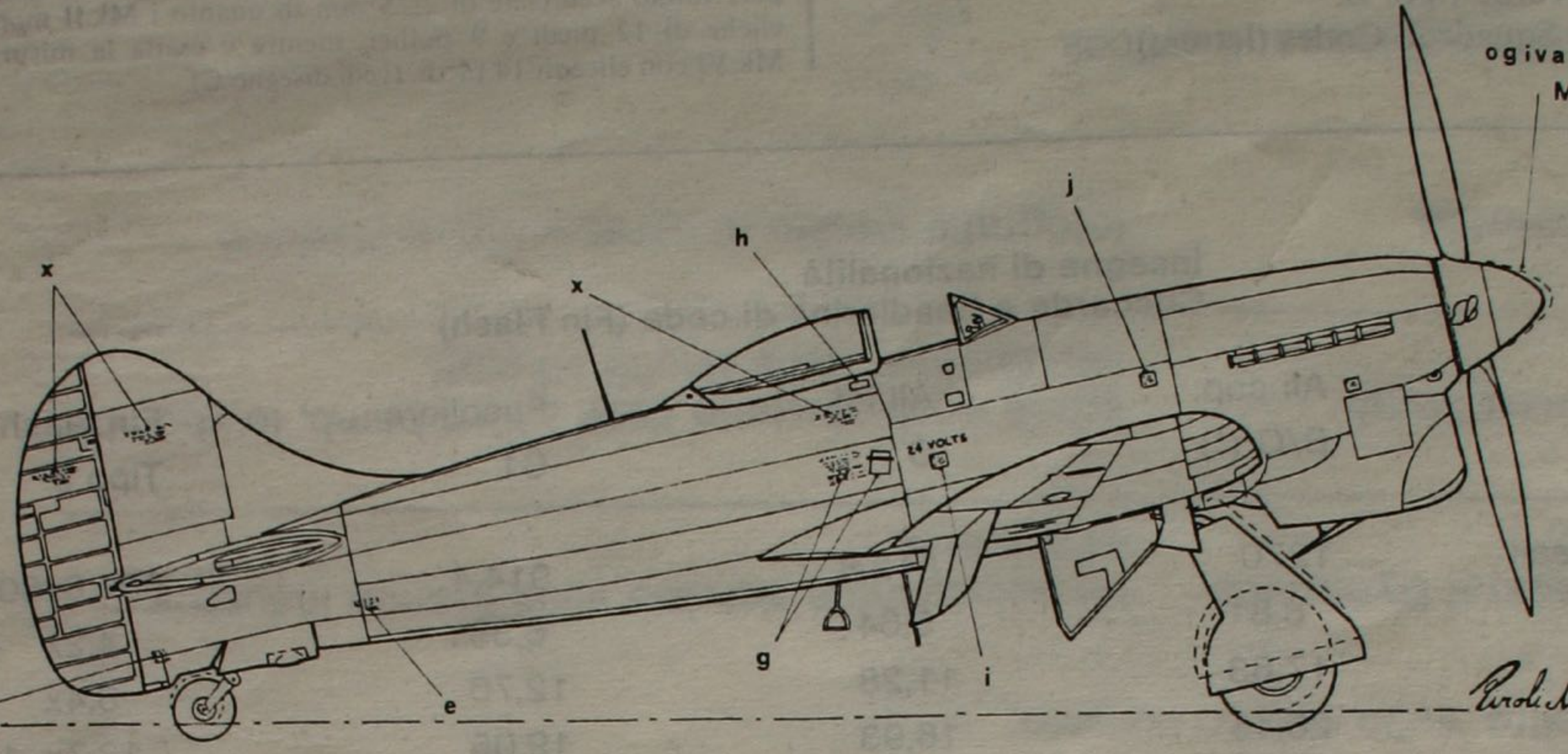
TIPO	Ali sup. B/C (*)	Ali inf. C	Fusoliera C1	Fin Flash Tipo 3
Misure reali	1270	812,8	914,4	609,6x609,6
1/144	8,81	5,64	6,35	4,2x 4,2
1/72	17,63	11,28	12,70	8,4x 8,4
1/48	26,45	16,93	19,05	12,7x 12,7
1/32	39,68	25,40	28,54	19,0x 19,0

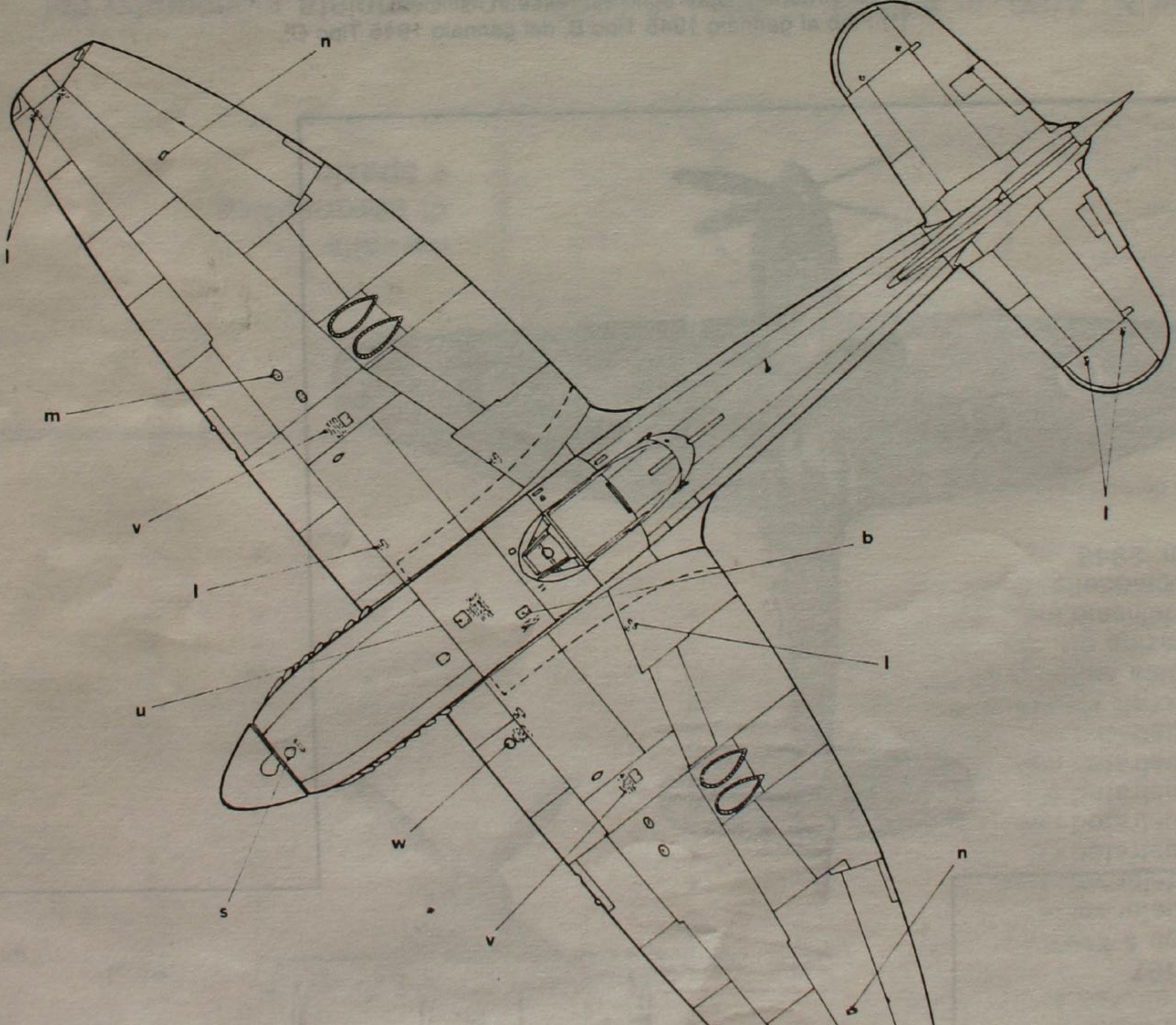
Note: Tutte le misure sono espresse in millimetri.
(*) Fino al gennaio 1945 Tipo B, dal gennaio 1945 Tipo C.



HAWKER TEMPEST MK.V

A


x
x
h
j
ogiva
MK.VI
24 VOLTS
f
e
g
i

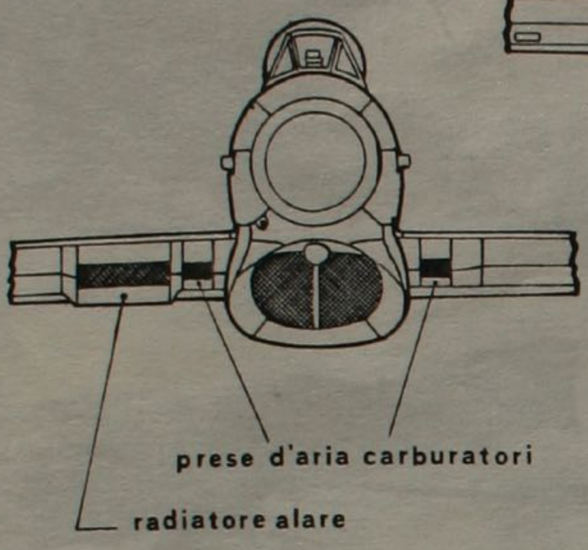

n
l
m
v
l
b
l
u
s
w
v
n
l
l

LE FRECCE INDICANO LA POSIZIONE DELLE STENCILS

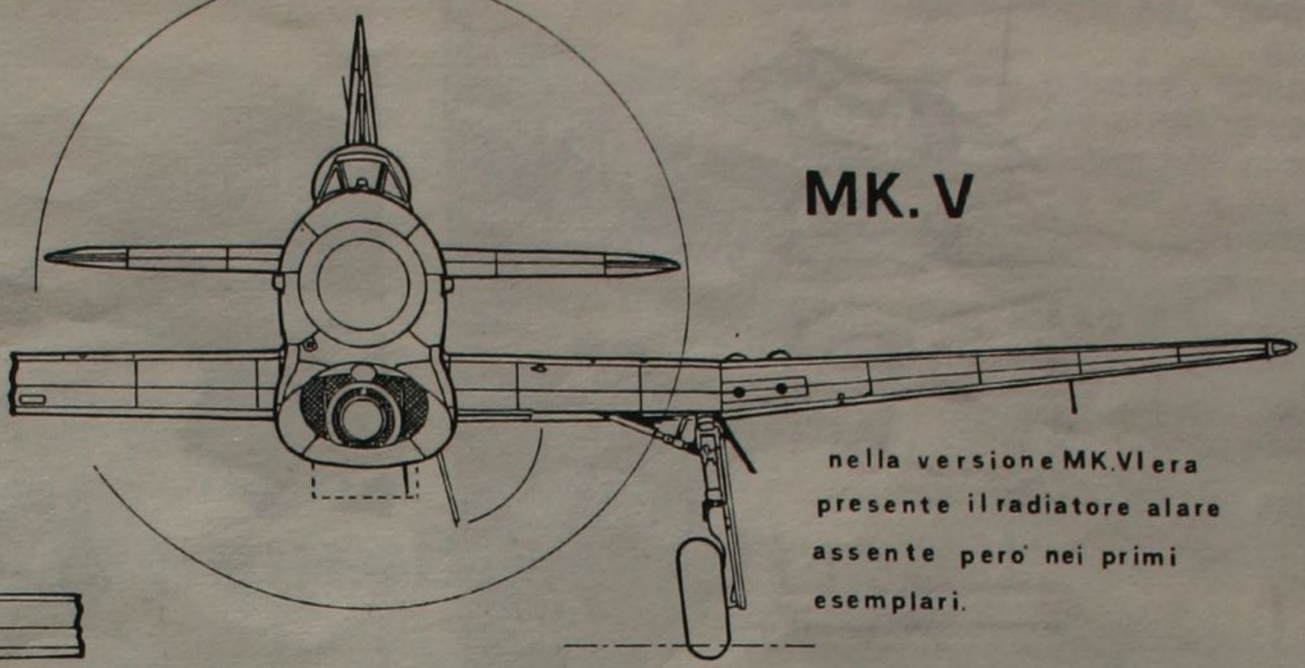
VEDERE DETTAGLI ALLA TAVOLA "D"

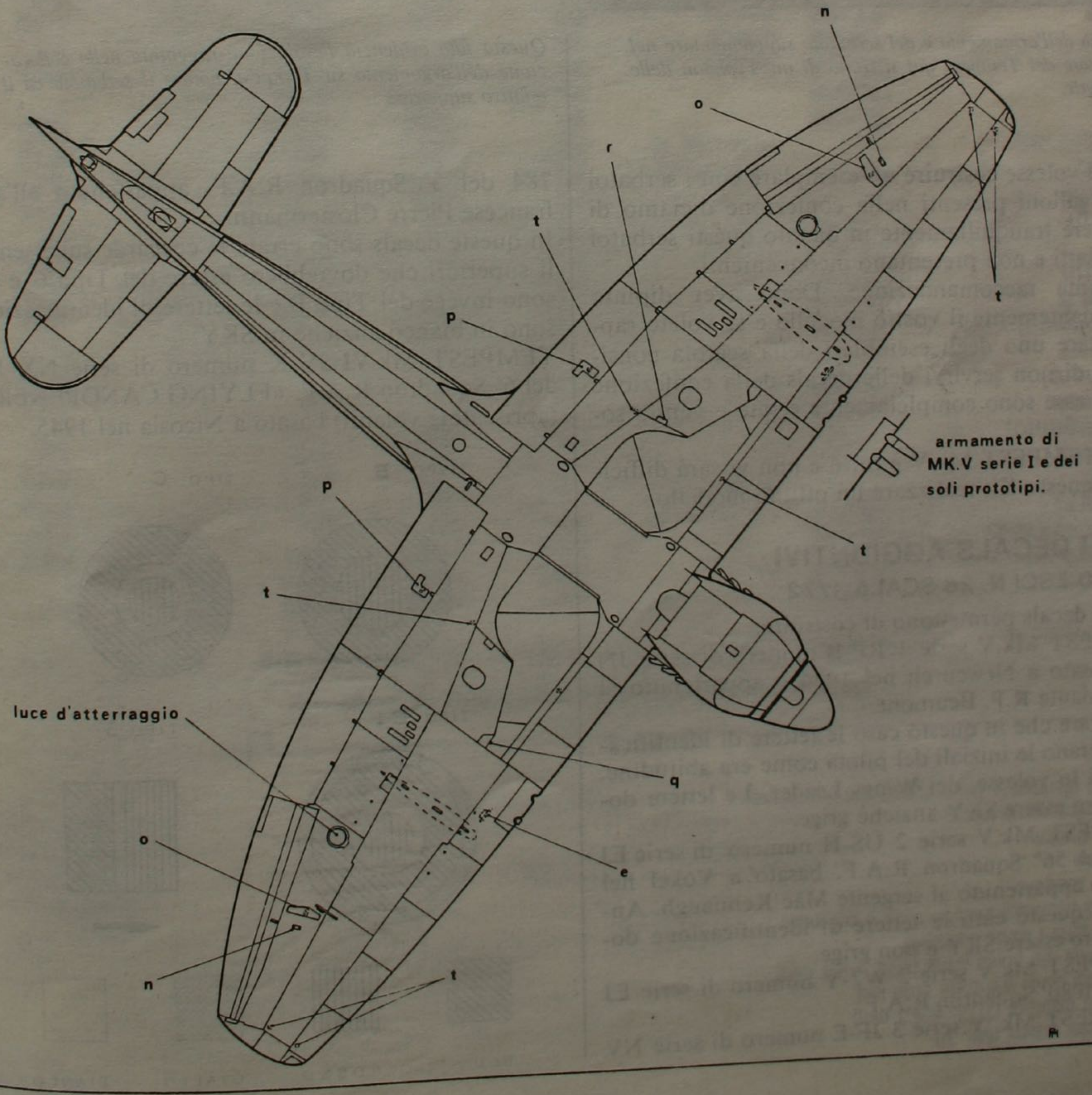
B

MK. VI


prese d'aria carburatori
radiatore alare

MK. V

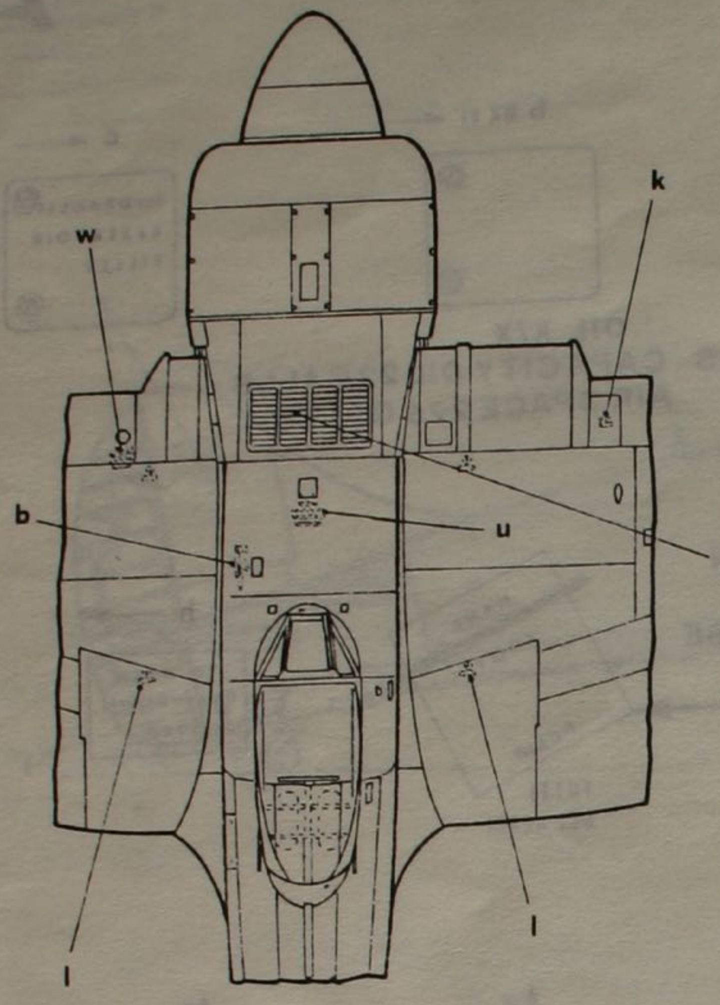

nella versione MK.VI era presente il radiatore alare assente però nei primi esemplari.

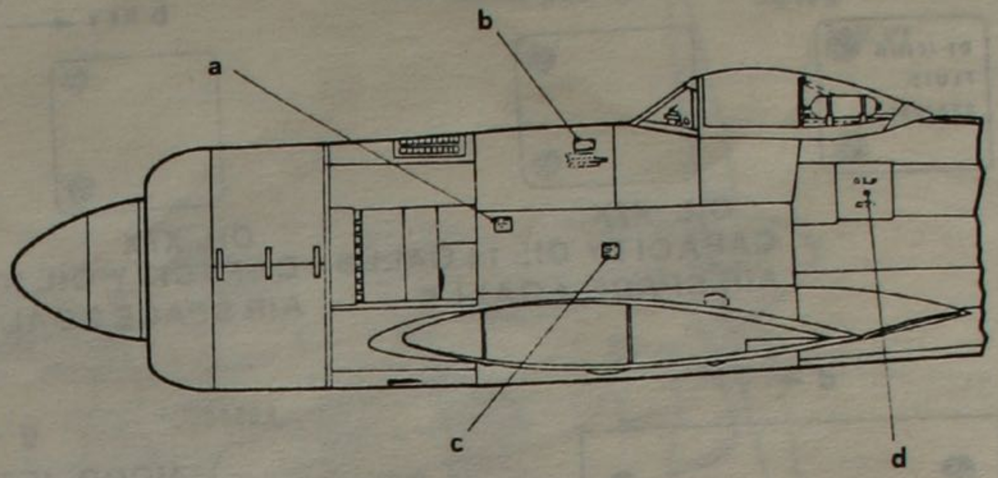

n
o
r
t
p
p
t
t
t
luce d'atterraggio
q
e
o
n
t

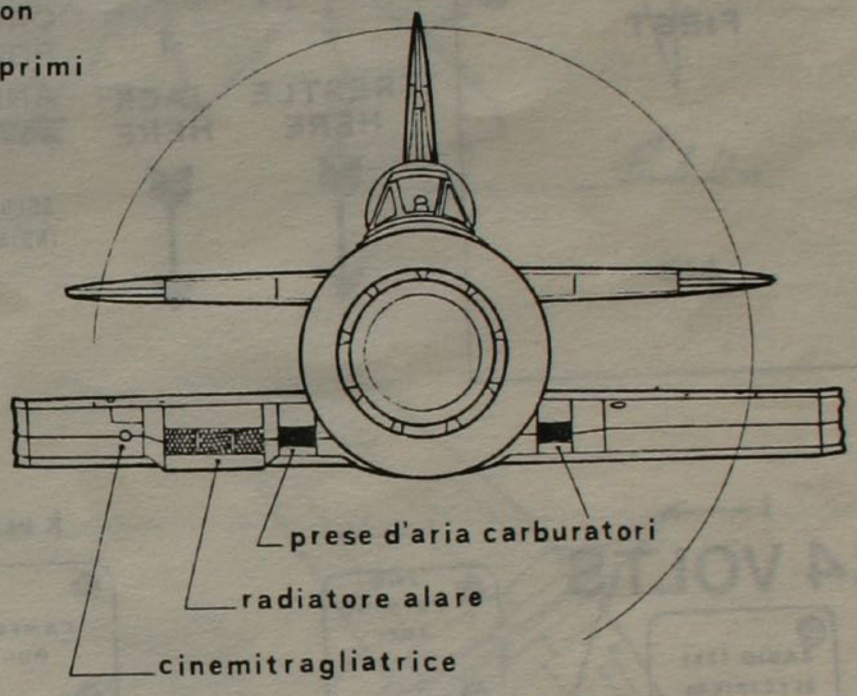
armamento di MK.V serie I e dei soli prototipi.

C

TEMPEST MK.II

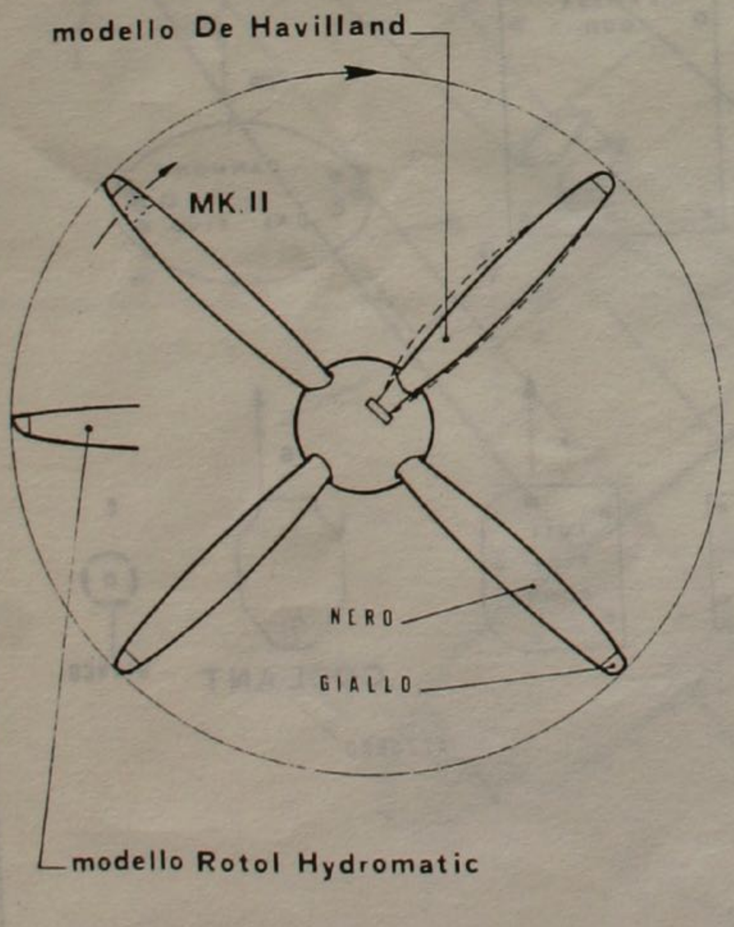

w
k
b
u
filtro d'aria non installato sui primi esemplari
l
l



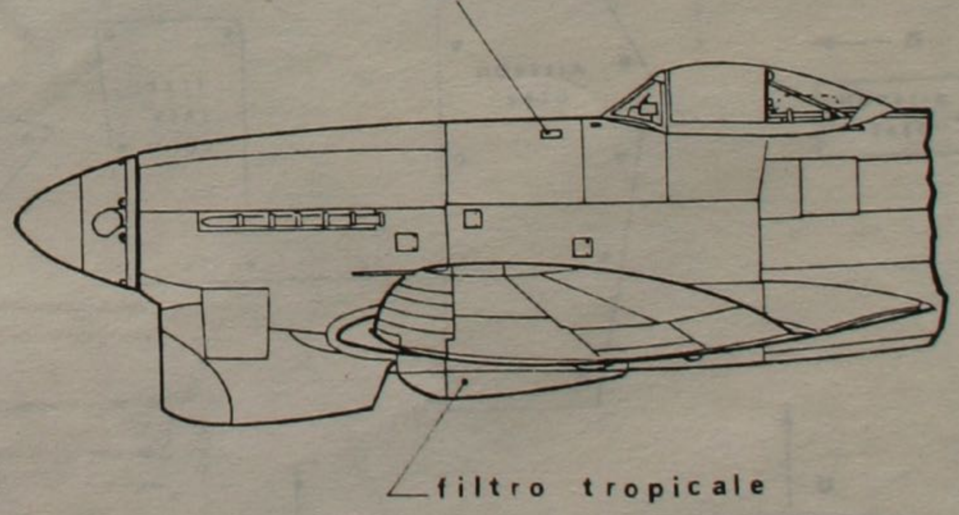

prese d'aria carburatori
radiatore alare
cinemitragliatrice

ELICA

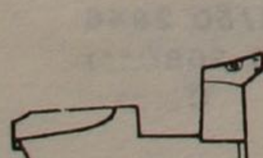
(profili e varianti)


modello De Havilland
MK.II
NERO
GIALLO
modello Rotol Hydromatic

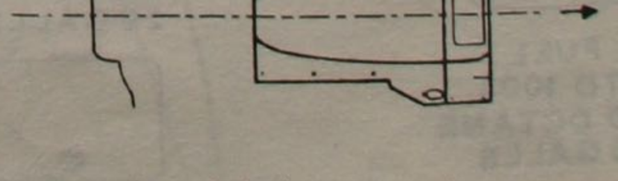
TEMPEST MK. VI


b
filtro tropicale

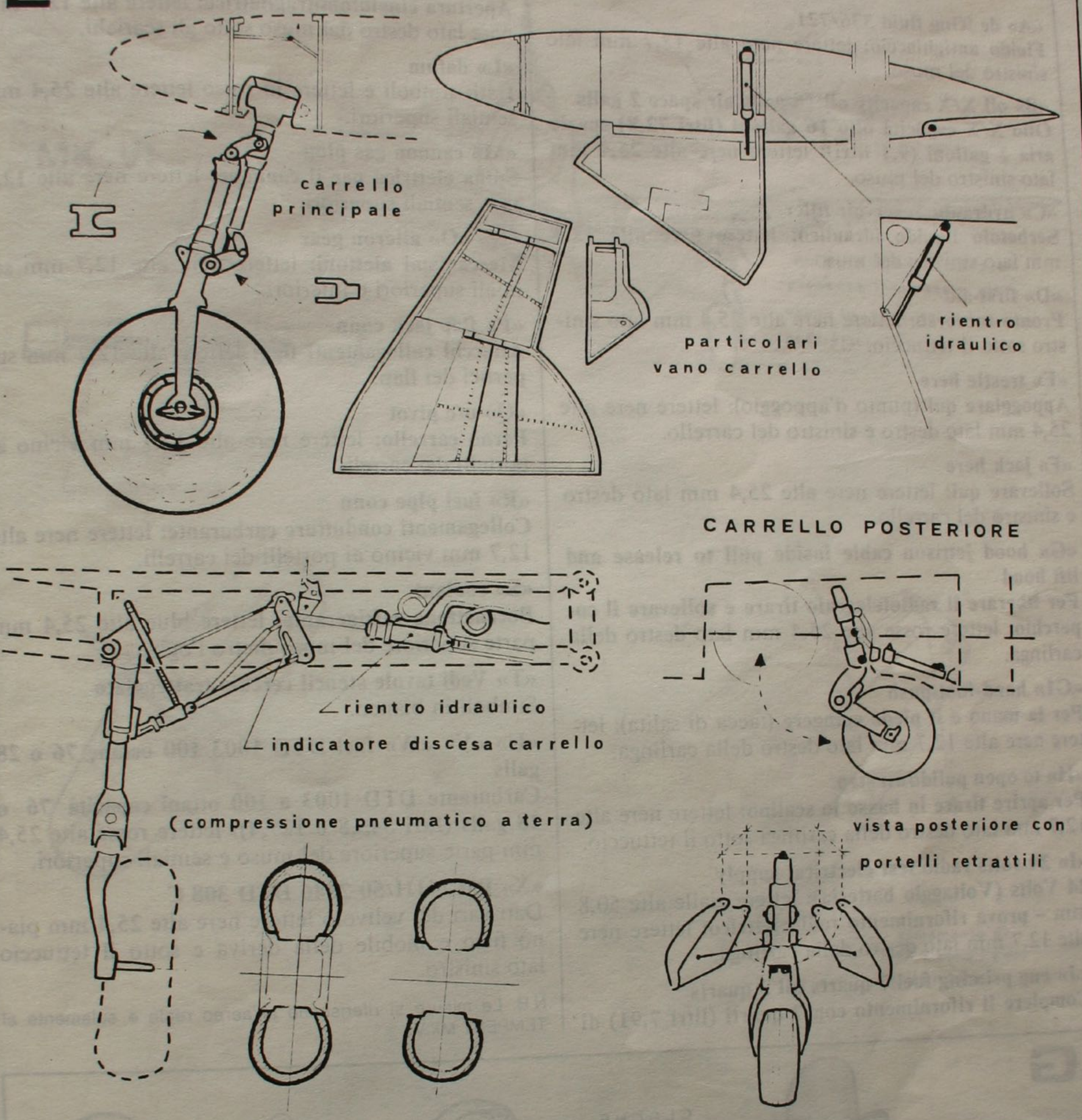
RADIATORE


modello installato
su alcuni MK. VI

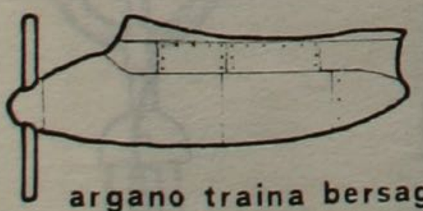
FILTRO TROPICALE


vista inferiore e sezione

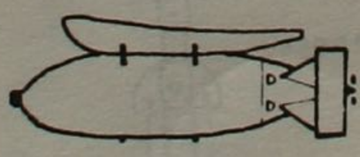
E


carrello principale
particolari vano carrello
rientro idraulico
CARRELLO POSTERIORE
rientro idraulico
indicatore discesa carrello
(compressione pneumatico a terra)
vista posteriore con portelli retrattili

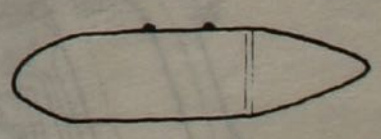
CARICHI SUBALARI



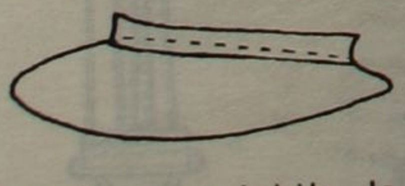
argano traina bersaglio
(solo su ala di sinistra)



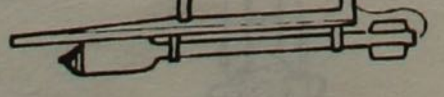
bomba da 1000 lb.



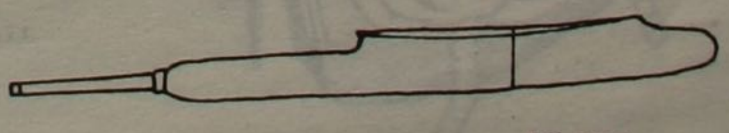
serbatoio sganciabile
usato con bombe
dirompenti



serbatoio sganciabile da 90 gal.



binari con razzi



cannone da 40 m.m. su test SN 354

LEGENDA DEGLI STENCILS

«A» de icing fluid 336/721
Fluido antighiaccio: lettere nere alte 12,7 mm lato sinistro del muso.

«B» oil X/X capacity oil 16 galls air space 2 galls
Olio X/X capacità olio 16 galloni (litri 72,8) spazio aria 2 galloni (9,1 litri): lettere nere alte 25,4 mm lato sinistro del muso.

«C» hydraulic reservoir filler
Serbatoio liquido idraulico: lettere nere alte 12,7 mm lato sinistro del muso.

«D» first-aid
Pronto soccorso: lettere nere alte 25,4 mm lato sinistro sotto il tettuccio.

«E» trestle here
Appoggiare qui (punto d'appoggio): lettere nere alte 25,4 mm lato destro e sinistro del carrello.

«F» jack here
Sollevare qui: lettere nere alte 25,4 mm lato destro e sinistro del carrello.

«G» hood jettison cable inside pull to release and lift hood
Per liberare il radiotelegrafo tirare e sollevare il coperchio: lettere rosse alte 25,4 mm lato destro della carlinga.

«G1» hand-foot-push
Per la mano e il piede spingere (tacca di salita): lettere nere alte 12,7 mm lato destro della carlinga.

«H» to open pulldown step
Per aprire tirare in basso lo scalino: lettere nere alte 12,7 mm lato destro della carlinga sotto il tettuccio.

«I» 24 volts radio test electrical supply
24 Volts (Voltaggio batteria): lettere gialle alte 50,8 mm – **prova rifornimento radioelettrico:** lettere nere alte 12,7 mm lato destro della carlinga.

«J» eng priming fuel 7 quarts oil 3 quarts
Compiere il rifornimento con 7 quarti (litri 7,91) di combustibile e 3 quarti (litri 3,39) di olio: lettere nere alte 12,7 mm lato destro del muso.

«K» camera gun
Apertura cinefotomitragliatrice: lettere alte 12,7 mm nere lato destro del muso sotto gli scarichi.

«L» datum
Dati: simboli e lettere in rosso lettere alte 25,4 mm semiali superiori.

«M» cannon gas plug
Spina elettrica per il cannone: lettere nere alte 12,7 mm semiali superiori.

«N» «O» aileron gear
Meccanismi alettoni: lettere nere alte 12,7 mm semiali superiori e inferiori.

«P» flap jack conn
Attacchi collegamenti flap: lettere alte 12,7 mm superfici dei flap.

«Q» u/c pivot
Perno carrello: lettere nere alte 12,7 mm vicino ai portelli dei carrelli.

«R» fuel pipe conn
Collegamenti condutture carburante: lettere nere alte 12,7 mm vicino ai portelli dei carrelli.

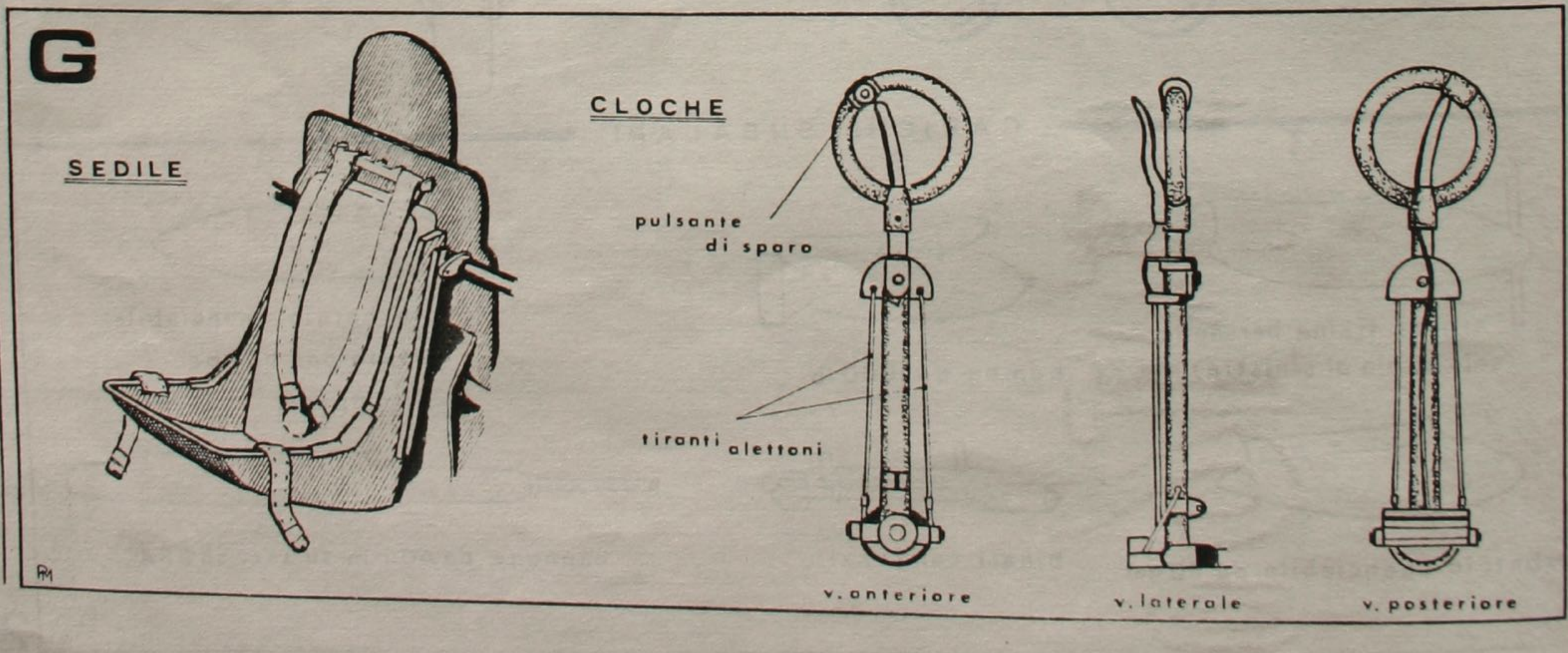
«S» coolant
Bocchettone refrigerante: lettere blue alte 25,4 mm parte superiore del muso dietro l'ogiva.

«T» Vedi tavole stencil cerchio tratteggiato
Simboli in bianco.

«U» «V» «W» fuel DTD 1003 100 octane 76 o 28 galls
Carburante DTD 1003 a 100 ottani capacità 76 o 28 galls (litri 345,8 o 127,4): lettere rosse alte 25,4 mm parte superiore del muso e semiali superiori.

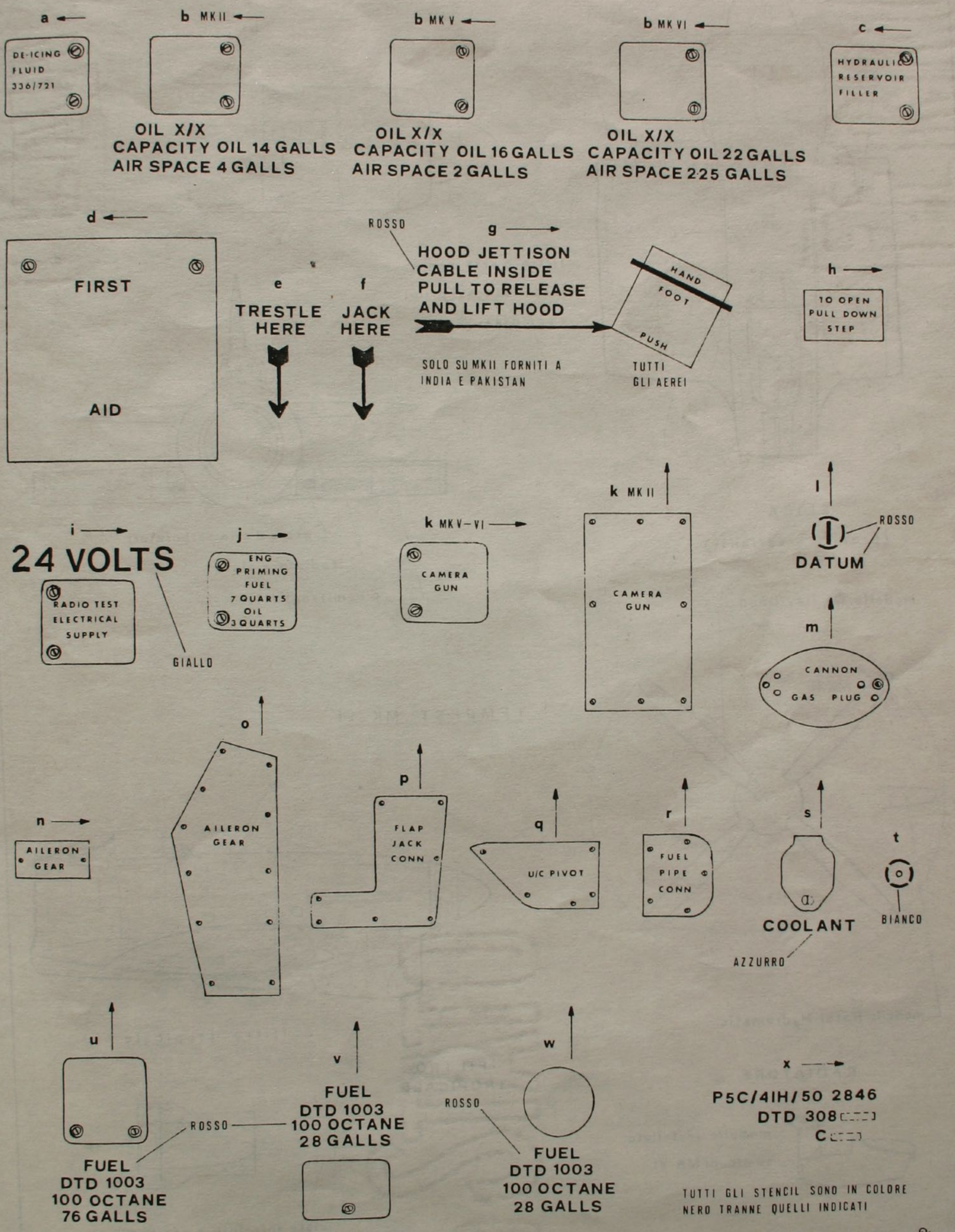
«X» P5C/41H/50 2846 DTD 308 C
Dati vari del velivolo: lettere nere alte 25,4 mm piano fisso e mobile della deriva e sotto il tettuccio lato sinistro.

N.B. Le misure si riferiscono all'aereo reale e solamente al TEMPEST Mk.V



D

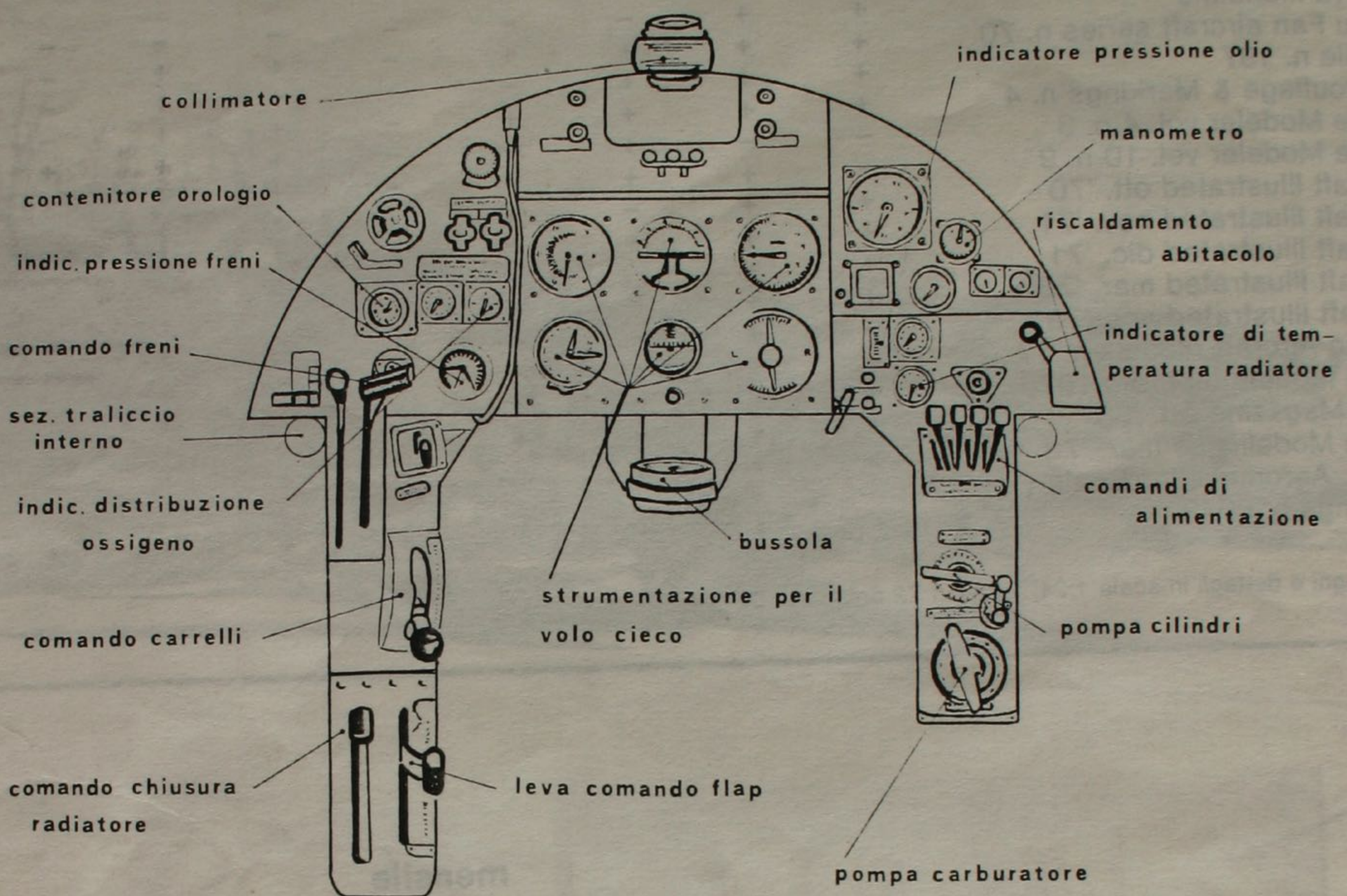
STENCILS (stampigliature di servizio sulle superfici)


a
DE-ICING FLUID 336/721
b MK II
OIL X/X
CAPACITY OIL 14 GALLS
AIR SPACE 4 GALLS
b MK V
OIL X/X
CAPACITY OIL 16 GALLS
AIR SPACE 2 GALLS
b MK VI
OIL X/X
CAPACITY OIL 22 GALLS
AIR SPACE 2·25 GALLS
c
HYDRAULIC RESERVOIR FILLER
d
FIRST AID
e
TRESTLE HERE
f
JACK HERE
ROSSO
g
HOOD JETTISON CABLE INSIDE PULL TO RELEASE AND LIFT HOOD
SOLO SU MKII FORNITI A INDIA E PAKISTAN
HAND
FOOT
PUSH
TUTTI GLI AEREI
h
TO OPEN PULL DOWN STEP
i
24 VOLTS
RADIO TEST ELECTRICAL SUPPLY
GIALLO
j
ENG PRIMING FUEL 7 QUARTS OIL 3 QUARTS
k MK V–VI
CAMERA GUN
k MK II
CAMERA GUN
l
DATUM
ROSSO
m
CANNON GAS PLUG
n
AILERON GEAR
o
AILERON GEAR
p
FLAP JACK CONN
q
U/C PIVOT
r
FUEL PIPE CONN
s
COOLANT
AZZURRO
t
BIANCO
u
ROSSO
FUEL DTD 1003 100 OCTANE 76 GALLS
v
FUEL DTD 1003 100 OCTANE 28 GALLS
w
ROSSO
FUEL DTD 1003 100 OCTANE 28 GALLS
x
P5C/4IH/50 2846
DTD 308
C

TUTTI GLI STENCIL SONO IN COLORE NERO TRANNE QUELLI INDICATI

F

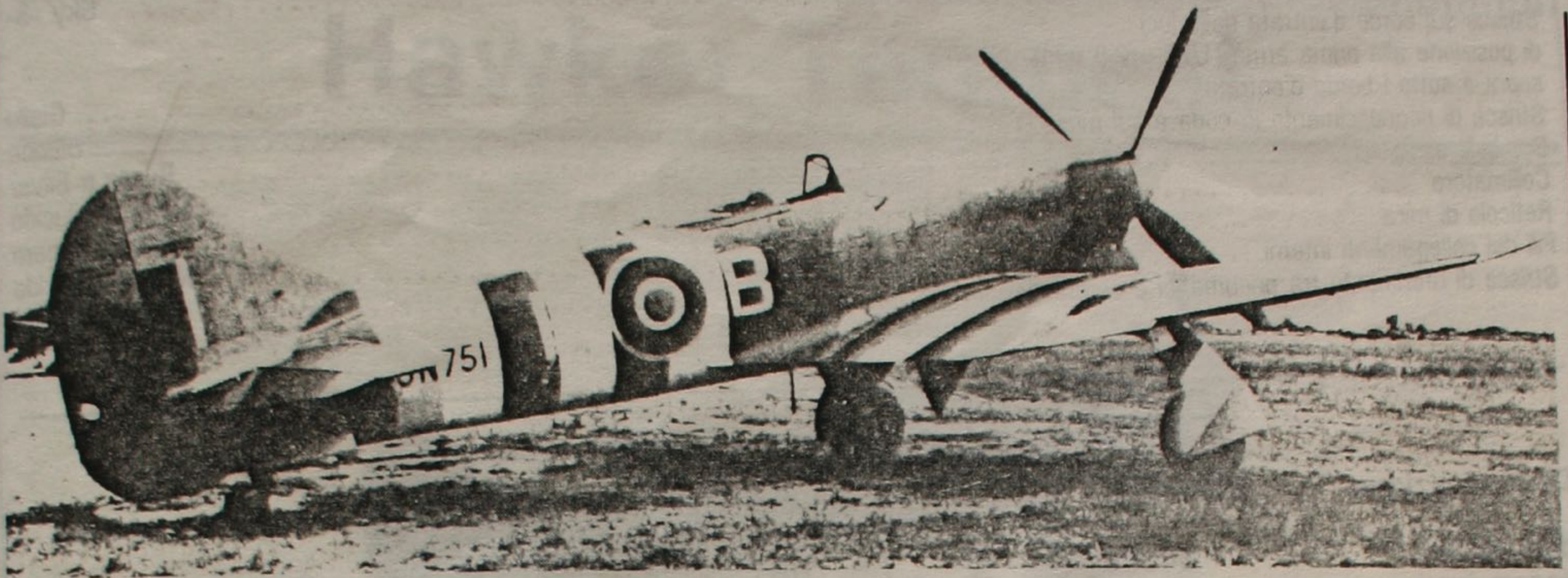
CRUSCOTTO


collimatore
indicatore pressione olio
manometro
contenitore orologio
riscaldamento abitacolo
indic. pressione freni
indicatore di temperatura radiatore
comando freni
sez. traliccio interno
comandi di alimentazione
indic. distribuzione ossigeno
bussola
strumentazione per il volo cieco
pompa cilindri
comando carrelli
comando chiusura radiatore
leva comando flap
pompa carburatore

Colorazione interni e particolari

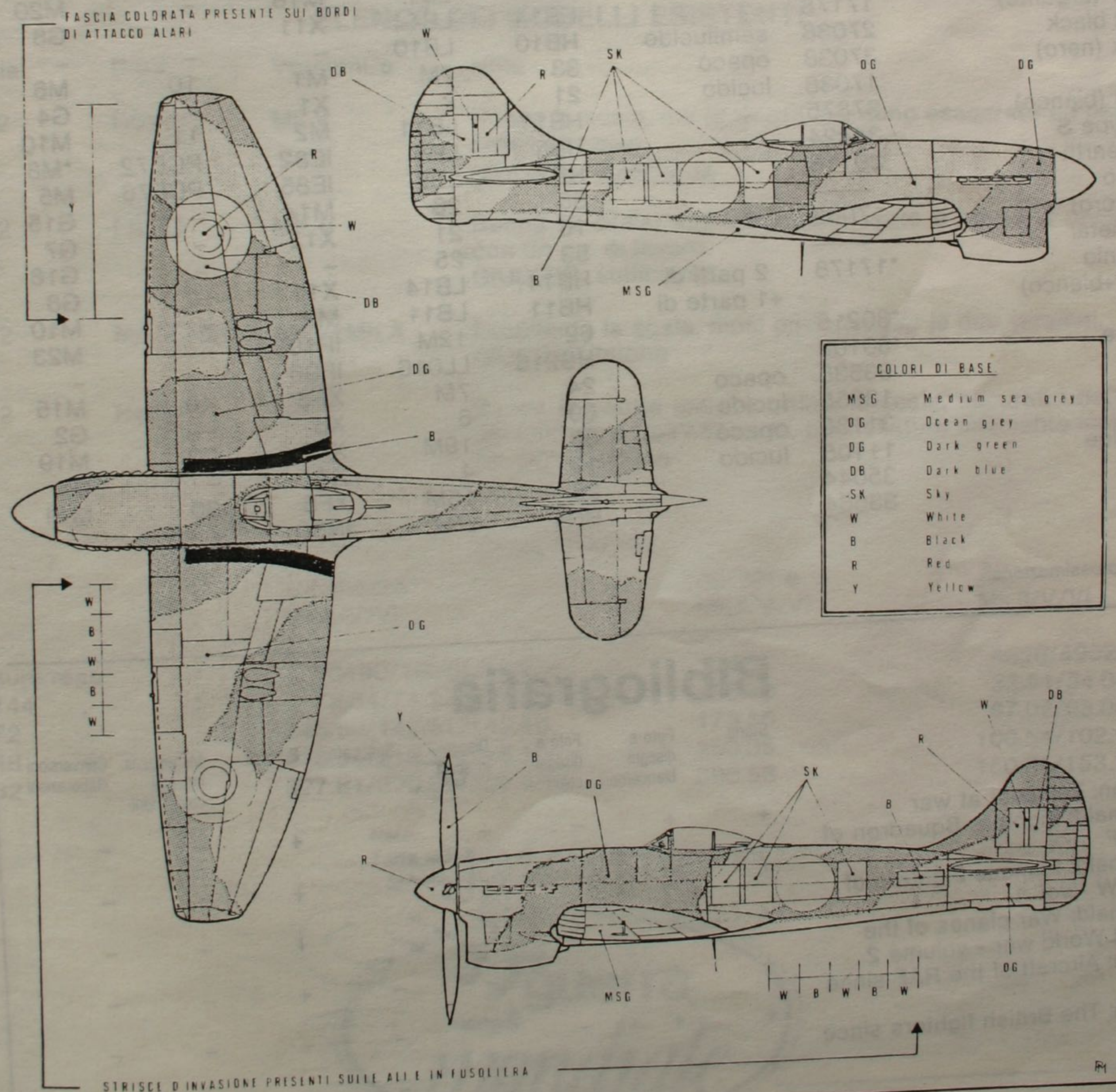
I seguenti particolari sono colorati in:

Gambe di forza	Grey Gree
Portelli parte interna	Grey Gree
Vani carrelli	Grey Gree
Pneumatici	Nero opac
Cerchioni	Silve
Interno razze cerchioni	Nero opac
Targhette gambe di forza e scritte	Nero opaco e silve
Interno abitacolo	Grey Gree
Frames tettuccio parte interna	Grey Gree
Pianali in corrispondenza della pedaliera	Bronzo o gol
Pedaliera	Gun metal o silve
Cloche	Silver + Bianc
Impugnature cloche	Cuoi
Seggiolino	Grey Green o Silver + Bianc
Cruscotto	Nero opac
Quadranti	Nero lucid
Sezioni quadranti pressione	Giallo e ross
Bordatura quadranti (in alcuni casi)	Silve
Cinghie del seggiolino	Nero opaco o Kaki o Dark Eart
Fibbie	Silve
Pale dell'elica	Nero semilucid
Terminali pale dell'elica (1/72 = 1,5 mm)	Giall
Cappottatura interna motore (solo Mk. II)	Grey Green o Metal Gu
Spie funzionamento	Giallo lucido o Rosso lucid
Pomelli leve	Giallo lucido o Rosso lucid
Tubi di scarico	Ruggin
Staffa di salita	Gun meta



H

SCHEMA MIMETICO



W
DB
R
SK
DG
DG
B
MSG
R
W
DB
Y
DG
B
DG
W
B
W
B
W
Y
B
DG
R
SK
B
R
W
DB
MSG
DG
W
B
W
B
W

FASCIA COLORATA PRESENTE SUI BORDI DI ATTACCO ALARI

STRISCE D'INVASIONE PRESENTI SULLE ALI E IN FUSOLIERA

COLORI DI BASE

MSG	Medium sea grey
OG	Ocean grey
DG	Dark green
DB	Dark blue
SK	Sky
W	White
B	Black
R	Red
Y	Yellow

Cannoncini esterni (Mk. V)	Gun metal
Fascia in fusoliera (1/72 = 6,3 mm)	Sky «S»
Strisce sul bordo d'entrata dalle luci di posizione alla prima arma (1/72 = 2,0 mm) sopra e sotto i bordo d'entrata	Giallo
Strisce di riconoscimento in coda e sul muso	Bianco
Bombole ossigeno	Rosso o Silver
Collimatore	Nero semilucido
Reticolo di mira	Bianco o nero
Fili dei collegamenti interni	Nero semilucido
Strisce di riferimento tra pneumatici e cerchione	Bianco o giallo

Chiave modellistica dei colori e loro equivalenze

Denominazione	FS595a	Note	Humbrol	Mo-Lak	Pactra	Polly S	Airfix
dark green	34096		HB1	LB1	IE86	PCE75	M3
ocean grey	36270		HB3	LB3	IE84	–	–
medium sea grey	36440		HB6	LB6	IE81	–	M13
mixed grey	*36251	1 parte di	33	2M	M1	–	M6
		+7 parti di	HB6	LB6	IE81	–	M13
grey green	34227		HD1	LD1	M16	–	M20
silver (argento)	17178		HB14	LB14	X11	–	G8
night black	27038	semilucido	HB10	LB10	–	–	–
black (nero)	37038	opaco	33	2M	M1	10	M6
	17038	lucido	21	2	X1	–	G4
white (bianco)	37875		HB11	LB11	M2	11	M10
sky type S	34424		HB5	LB5	IE82	PCE72	*M8
dark earth	30118		HB2	LB2	IE85	PCE76	M5
bronzo	———		55	26	M14	–	G15
gold (oro)	17043		16	21	X12	–	G7
gun metal	———		53	25	–	–	G16
alluminio	*17178	2 parti di	HB14	LB14	X11	–	G8
(silver+bianco)		+1 parte di	HB11	LB11	M2	–	M10
cuoio	*30215		62	12M	IP103	–	M23
ruggine	*30109		HS216	LL016	IP96	–	–
giallo	33538	opaco	24	7M	XF3	40	M15
	13655	lucido	69	6	X8	–	G2
rosso	31136	opaco	60	19M	XF7	20	M19
dark blue	11105	lucido	19	4	X7	–	G1
kaki	35044		25	15M	XF8	30	M11
	33564		HN4	LN4	IN60	–	–

* Per approssimazione

Bibliografia

	Storia	Foto e disegni bianco/nero	Foto e disegni colori	Disegni in scala	Spaccato	Dettagli	Mimetizzaz. insegne colorazioni	Conversioni elaborazioni
Ian Allan: Tempest at war	+	+	–	–	–	+	–	–
Macdonald: Fighters Squadron of the RAF	+	+	–	–	–	+	–	–
Macdonald: Famous Fighters of the IIWW - vol. 1	+	+	–	–	–	+	–	–
Macdonald: War planes of the Second World war - volume 2	+	+	–	–	–	+	–	–
Putnam: Aircraft of the RAF since 1918	+	+	–	–	–	–	–	–
Putnam: The British fighters since 1912	+	+	–	–	–	–	–	–

	Storia	Foto e disegni bianco/nero	Foto e disegni colori	Disegni in scala	Spaccato	Dettagli	Mimetizzaz. insegne colorazioni	Conversioni elaborazioni
Putnam: Hawker aircraft since 1920	+	+	–	–	–	–	–	–
Albertelli: I caccia della seconda guerra mondiale	+	+	–	–	–	–	–	–
Koku Fan aircraft series n. 70	+	+	+	+	–	+	+	–
Profile n. 197	+	+	+	–	–	+	+	–
Camouflage & Markings n. 4	+	+	+	+	–	+	+	–
Scale Modeler vol. 4 n. 3	–	–	+	–	–	+	+	+
Scale Modeler vol. 10 n. 9	–	+	+	–	–	+	+	+
Aircraft Illustrated ott. '70	+	+	–	+	–	+	+	–
Aircraft Illustrated nov. '71	+	+	–	+	–	+	+	–
Aircraft Illustrated dic. '71	+	+	–	+	–	+	+	–
Aircraft Illustrated mar. '73	+	+	–	–	–	–	+	–
Aircraft Illustrated apr. '78	+	+	–	–	–	–	+	–
Plastic Aircraft Models n. 17	–	+	–	–	–	–	+	–
Scale Models febbraio 1973	+	+	–	+	+	+	+	+
Airfix Magazine ott. '68	+	+	–	+	–	+	+	–
Storia Modellismo mar. '78	+	+	+	–	–	+	+	–
M.A.P. Aeromodeller Scale (1) Drawings n. 2943	+	+	–	+	+	+	+	+

(1) Disegni e dettagli in scala 1:24, 1:48 e 1:72 dei mark I-IV

AEREI

mensile
di aeronautica
e spazio

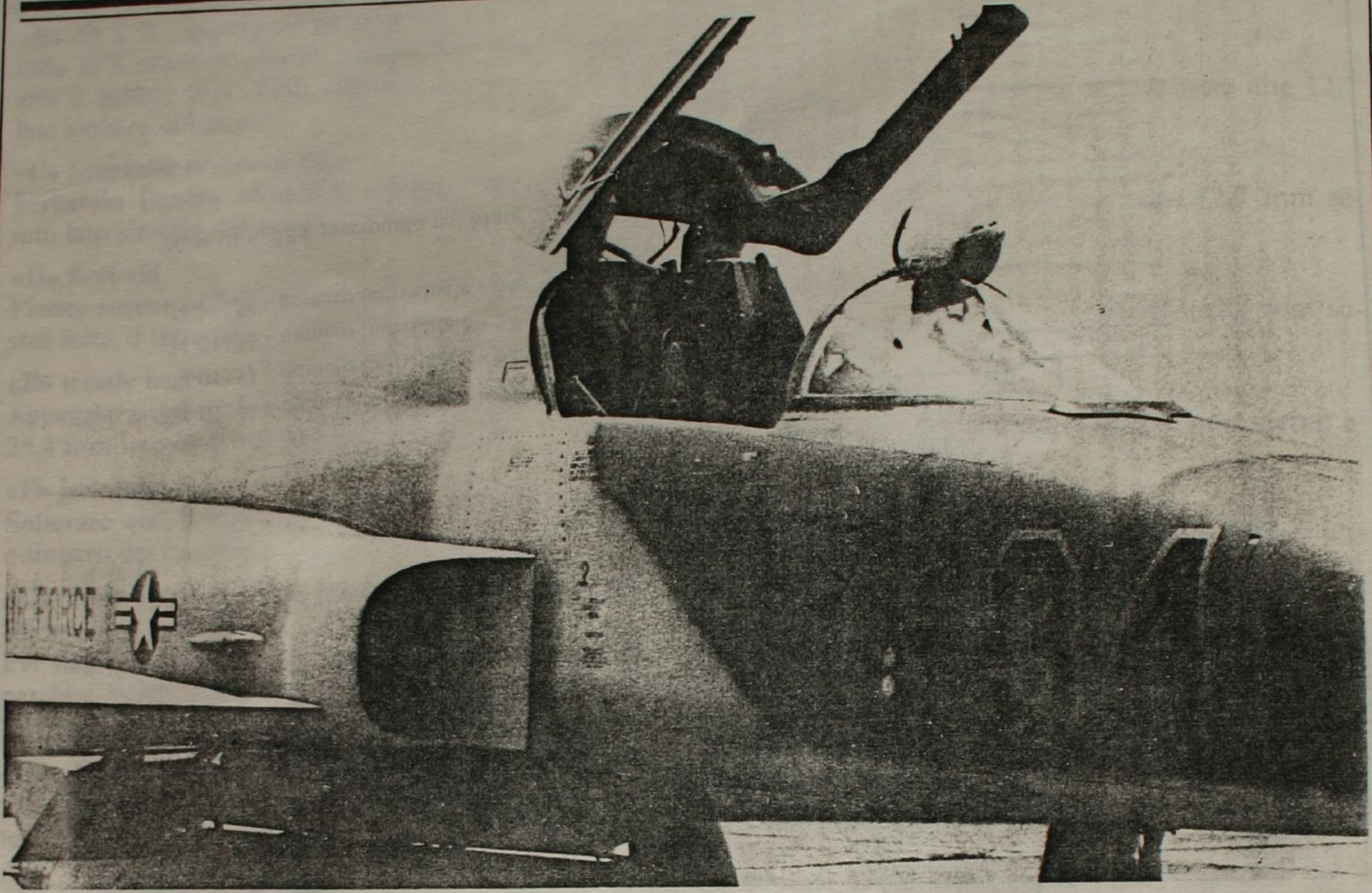
sul N° 4/80, in edicola ai primi di aprile, una completa monografia del Tempest, con tavola a colori.

Inoltre, sullo stesso numero:

General Dynamics	un eccezionale servizio sulla grande industria americana
Smart bomb	storia ed evoluzione delle smart bomb, le «bombe intelligenti», dalle origini ad oggi.
Photofile	fotografie inedite di aerei storici e moderni

e altri interessanti articoli

Aggressors l'amichevole nemico



Sicuramente tra i vari esempi di mimetizzazione sperimentati o introdotti in uso dalle varie forze aeree negli ultimi anni, gli schemi realizzati dall'US NAVY e dall'USAF per i reparti «Aggressors» rappresentano dei casi unici di estremo interesse modellistico.

Infatti, in queste unità create per far fronte alle carenze addestrative nei combattimenti aria-aria ravvicinati riscontratesi durante la guerra nel sud-est asiatico, oltrechè essere dotate di velivoli dimensionalmente simili e di prestazioni analoghe agli avversari incontrati (MiG-17 e MiG-21, equiparati rispettivamente ad A-4 ed F-5E) sono stati realizzati vari schemi mimetici simili a quelli di potenziali avversari o particolarmente studiati per rendere difficoltoso l'avvistamento ottico dal possibile velivolo nemico al fine di ottenere una maggiore prontezza di riflessi da parte dei piloti in situazioni dove potrebbero essere costretti a fidarsi esclusivamente della loro vista.

Attualmente sono operative tre unità di questo tipo: una della marina, basata a Miramar presso la Fighter Weapons School e dotata di A-4, T-38 ed F-5E, e due dell'USAF, il 26° Tactical Fighter Training Aggressors Squadron presso la base Nellis, ed il 527° TFTAS basato ad Alconbury vicino a Cambridge, incaricato dell'addestramento per i velivoli dell'USAFE e di alcuni paesi NATO; entrambi equipaggiati con Northrop F-5E Tiger II.

In queste pagine ci occupiamo degli aerei di Alconbury, ormai abituali nei cieli europei. Questi velivoli, presenti in numero di venti, sono suddivisi in cinque gruppi con altrettante differenti mimetizzazioni, che vengono così denominate: SILVER (argento), SNAKE (serpente), GHOST (fantasma), LIZARD (lucertola), PATCHES (macchie).

Questi schemi interessano particolarmente i lettori appassionati della scala 1/48 in quanto attualmente non sono disponibili modelli dell'F5E in scala 1/72, mentre la Monogram ha realizzato un buon modello nell'1/48 e presto se ne aggiungerà un altro della ESCI.

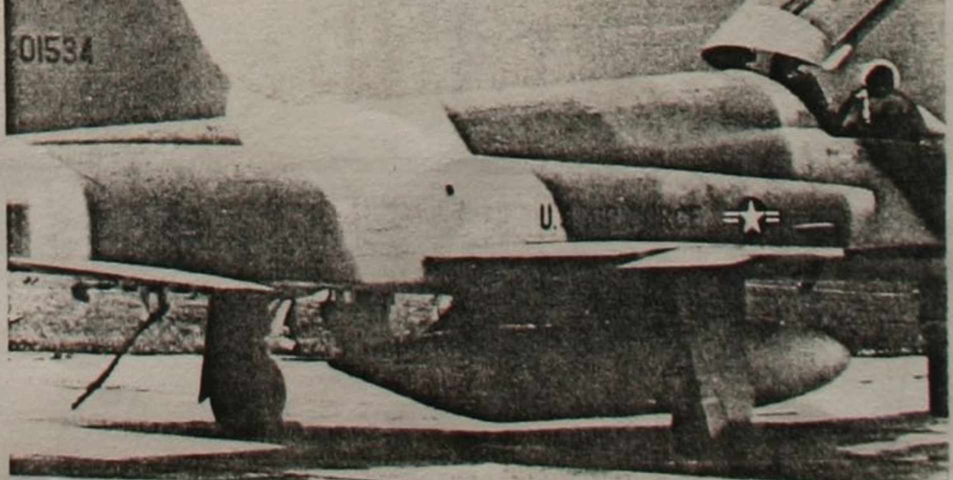
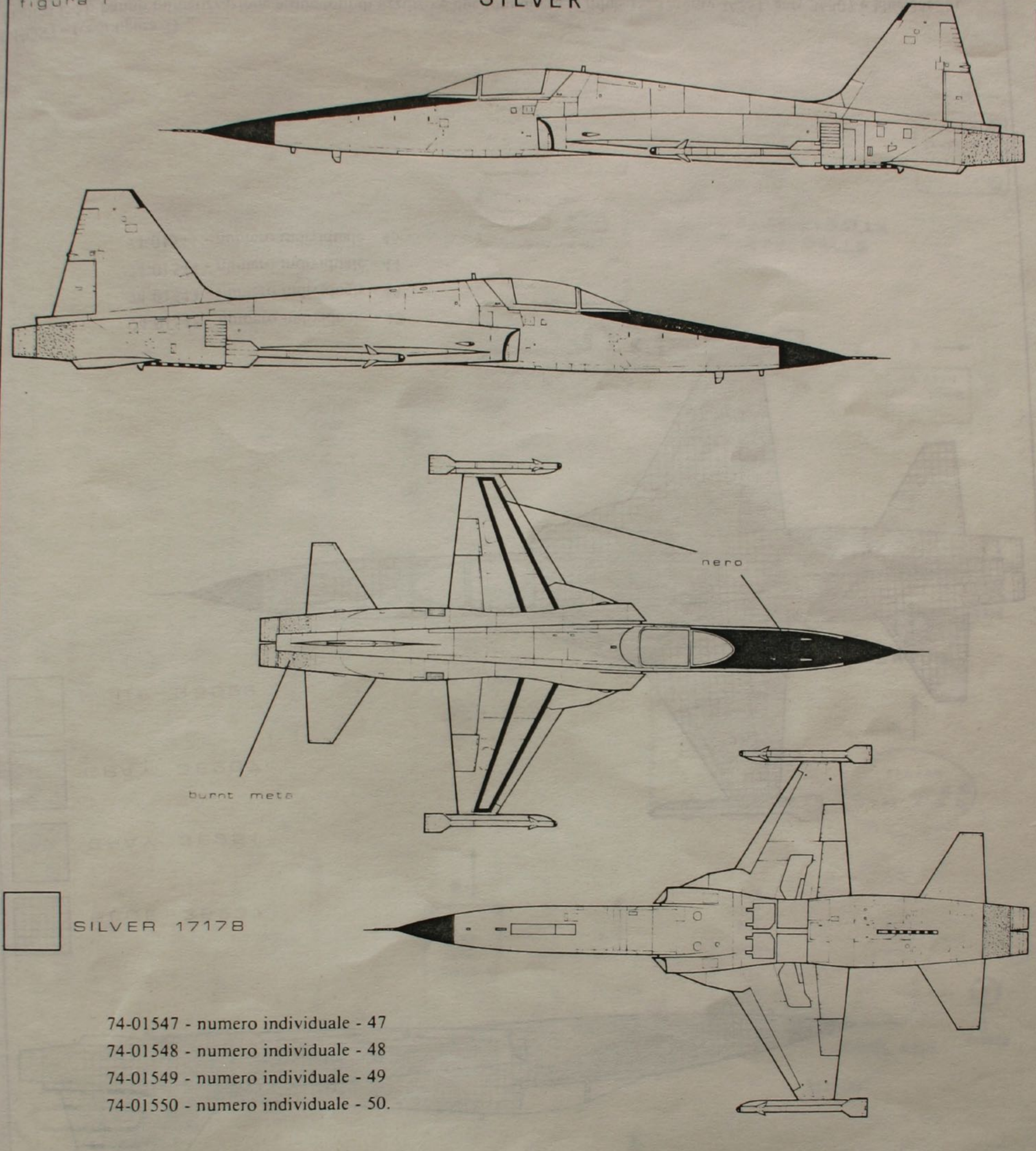


figura 1

SILVER

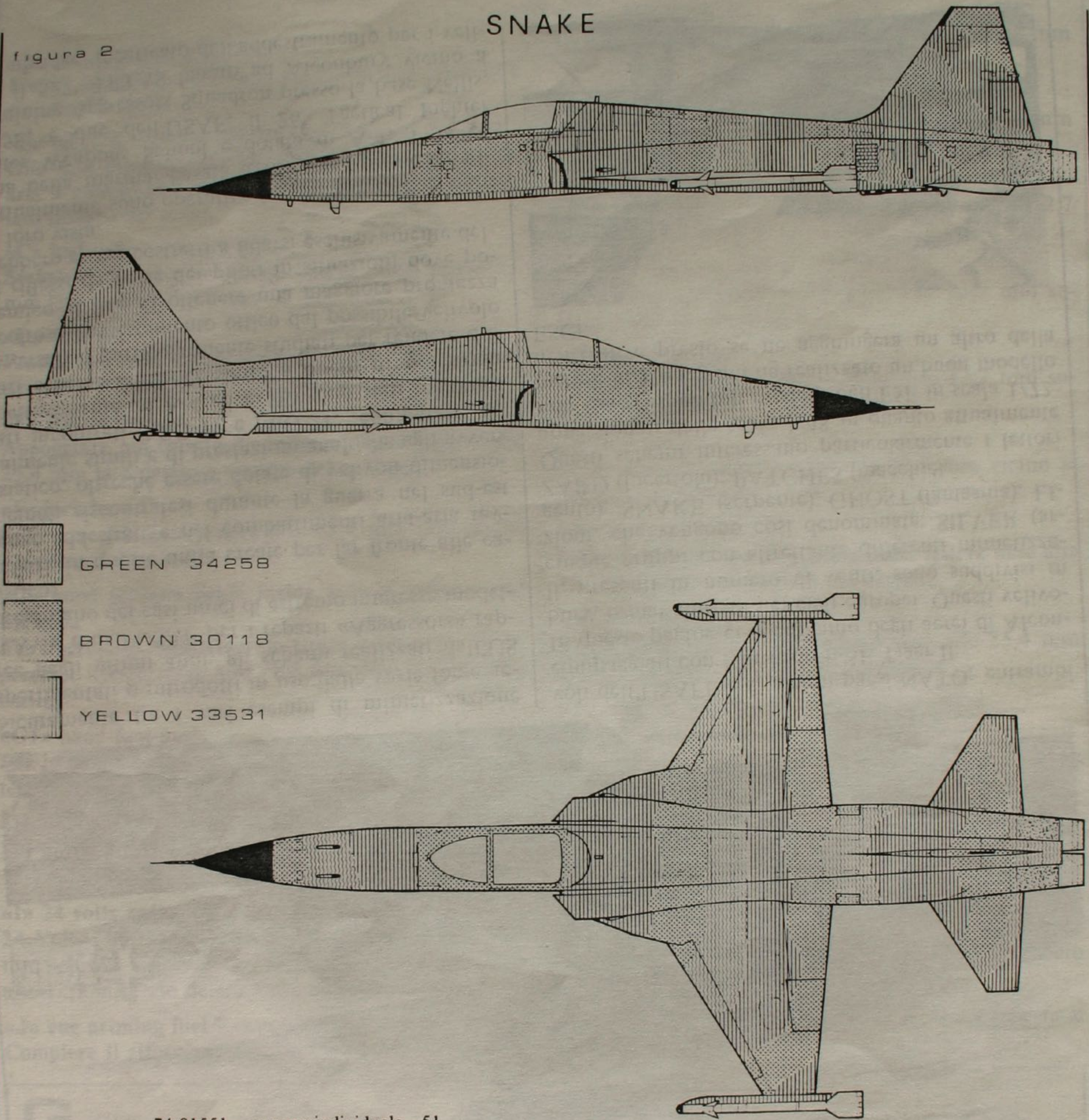


74-01547 - numero individuale - 47
74-01548 - numero individuale - 48
74-01549 - numero individuale - 49
74-01550 - numero individuale - 50.

SILVER (vedi figura 1)
I quattro F-5E con questa mimetizzazione sono Natural Metal Finished cioè con rifinitura metallo naturale argento assimilabile al F.S.595a 17178.
Il numero sul muso, da entrambi i lati, è rosso con bordo giallo, il tubo di Pitot è argento con una striscia avvolgente rossa, il gancio di arresto è a strisce alternate nere e bianche.
La zona attorno agli ugelli di scarico è burnt metal (metallo bruciato) ottenibile dipingendo i coni di scarico con colore argento e, una volta asciutto, lavando con colore nero o marrone scuro molto diluiti.
Solo su questi quattro aerei SILVER sono presenti il pannello antiriflesso di colore nero opaco davanti all'abitacolo e le strisce nere nella parte superiore delle ali.
Sulla coda, da entrambi i lati, c'è la scritta USAF in nero con sotto gli ultimi cinque numeri del Bu.No. (Buzz Number) o numero di serie sempre in colore nero.
Sulle due fiancate c'è la scritta U.S. AIR FORCE in nero preceduta a destra e seguita a sinistra dalle «ministar» di nazionalità. Sopra le ali c'è la scritta USAF in nero a destra mentre a sinistra c'è la ministar, sotto le ali non c'è nè insegna di nazionalità nè scritta. I dettagli della scritta e della insegna sopra e sotto le ali sono validi per tutti gli altri tipi di mimetizzazione.

SNAKE

figura 2



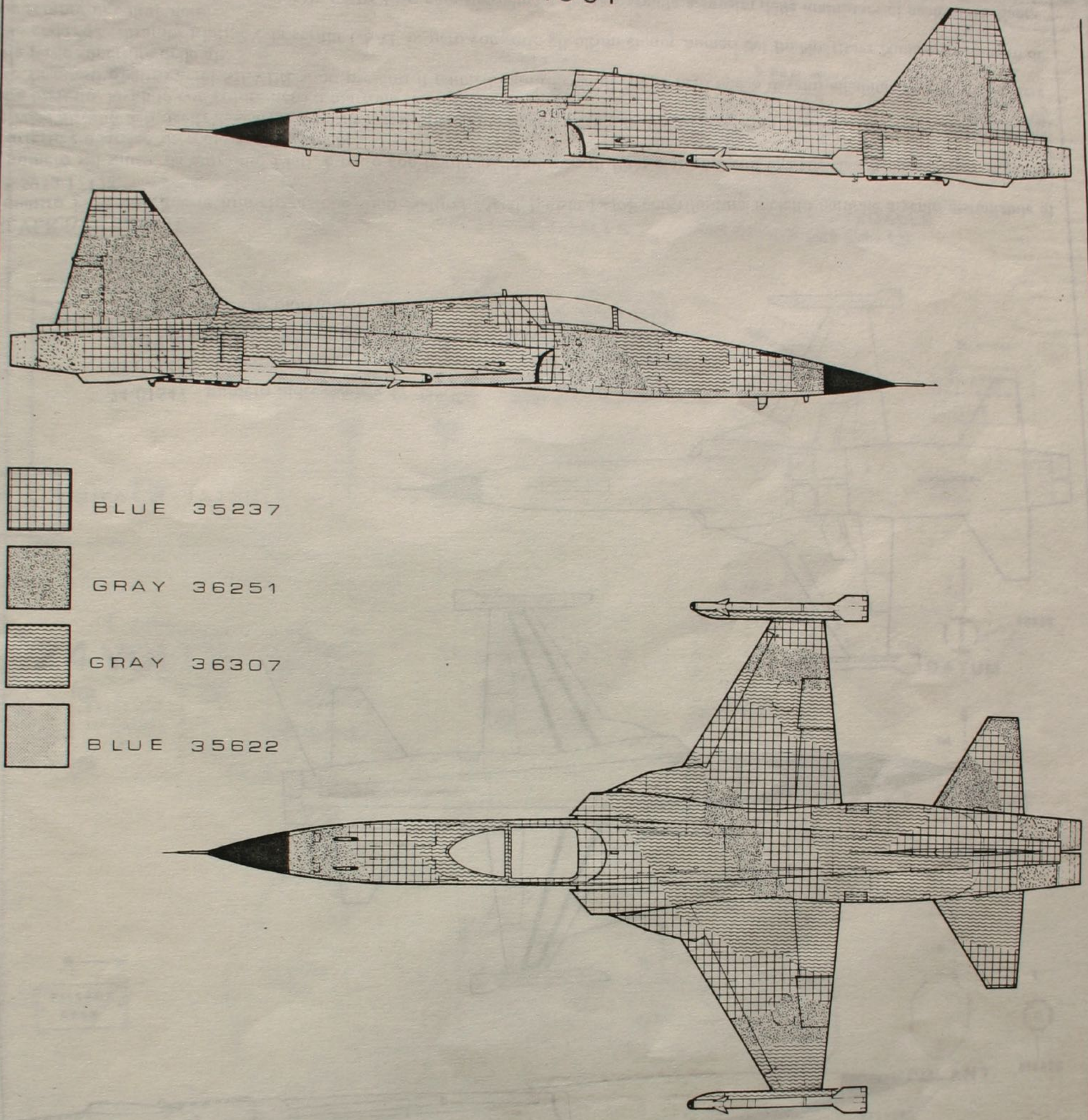
74-01551 - numero individuale - 51
74-01552 - numero individuale - 52
74-01553 - numero individuale - 53
74-01554 - numero individuale - 54

Nota (Il n. 52 è precipitato nel Mare del Nord il 21 agosto 1978)

«SNAKE» (vedi figura 2)
I quattro F-5E hanno mimetizzazione a tre colori: verde, marrone e giallo (green 34258, brown 30118 e yellow 33531). Il numero individuale sul muso, da entrambi i lati, è nero con bordo giallo.
Sulla coda, sui lati fusoliera e sulle ali le stesse scritte in nero e le ministar del «SILVER», anche il gancio d'arresto e il tubo di Pitot sono come il «SILVER».

figura 3

GHOST

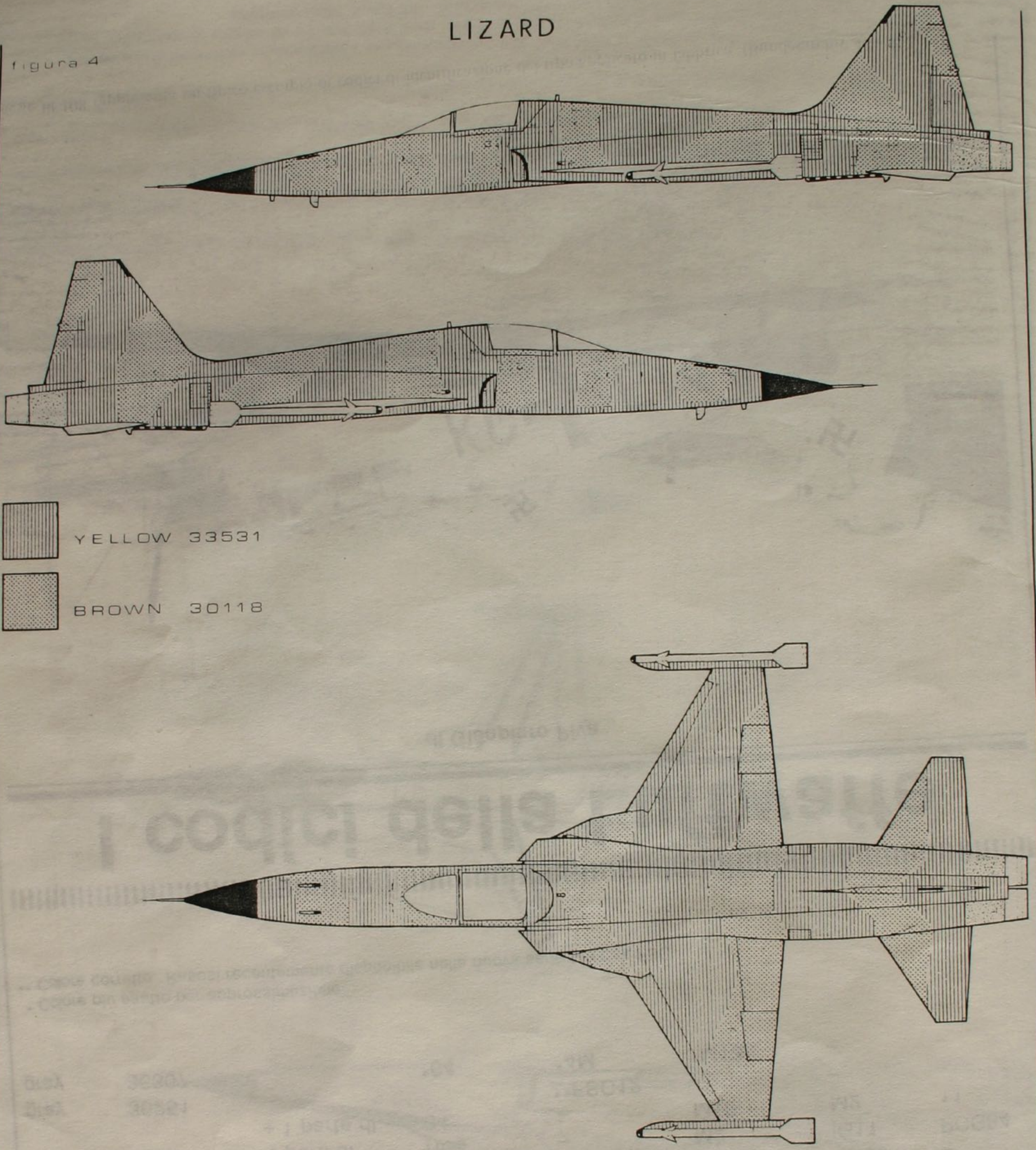


74-01542 - numero individuale - 42
74-01543 - numero individuale - 43
74-01544 - numero individuale - 44
74-01545 - numero individuale - 45

«GHOST» (vedi figura 3)
I quattro F-5E hanno mimetizzazione a due toni di azzurro e due toni di grigio (blue 35237, gray 36251, gray 36307 e blue 35622).
Il tubo di Pitot è interamente argento; il numero sul muso, da entrambi i lati, è come lo «SNAKE» mentre sulla coda, sui lati fusoliera e sulle ali ci sono le stesse scritte in nero e le ministar del «SILVER». Il gancio di arresto è come il «SILVER».

LIZARD

figura 4

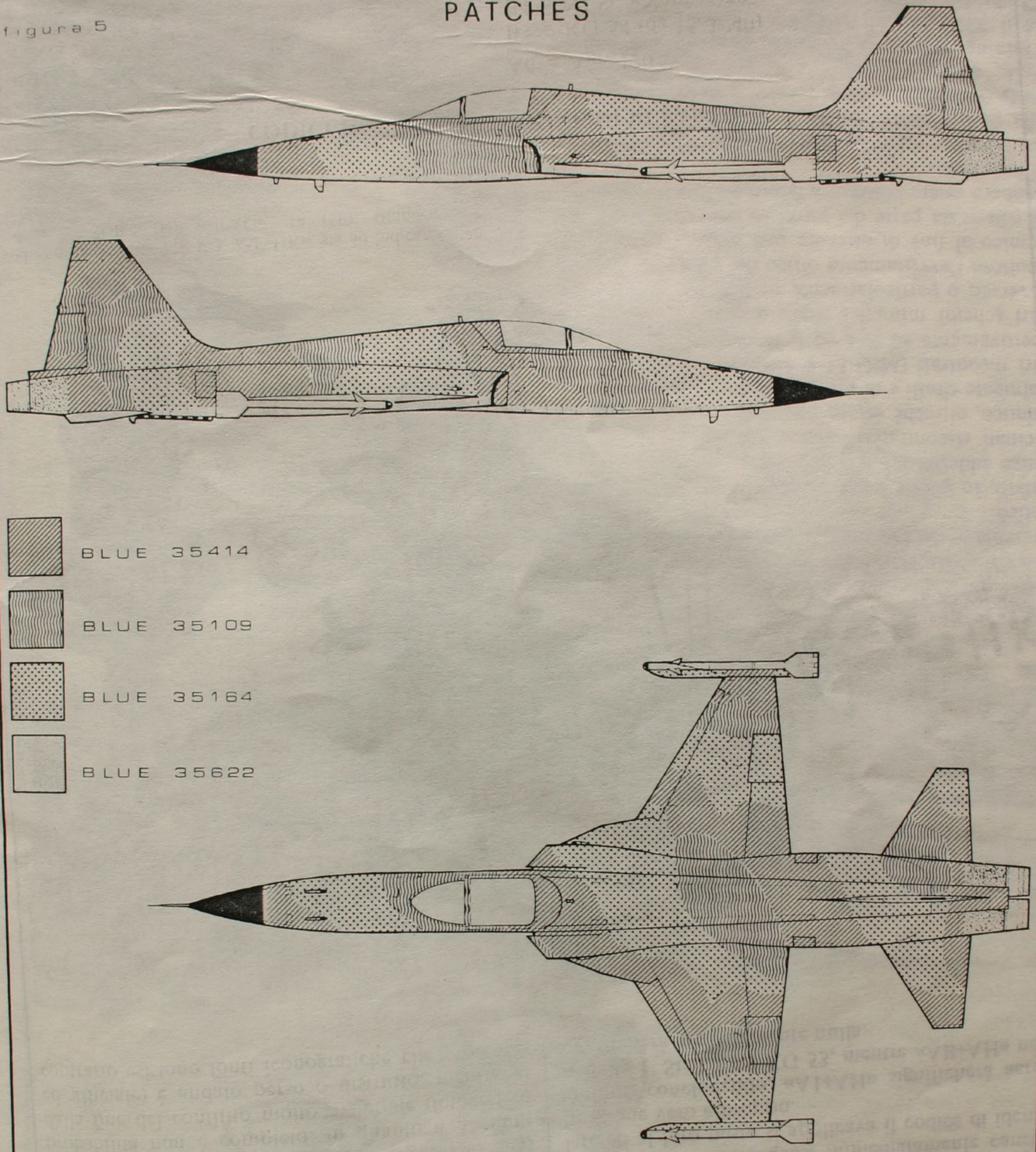


74-01555 bruciato sulla pista il 29 dicembre 1976
74-01556 - numero individuale - 56
74-01559 - numero individuale - 59
74-01560 - numero individuale - 60

«LIZARD» (vedi figura 4)
I quattro F-5E hanno mimetizzazione a due colori: giallo e marrone (yellow 33531 e brown 30118).
Il numero sul muso è come lo «SNAKE», scritte e insegne di nazionalità come il «SILVER», tubo di Pitot come il GHOST, gancio di arresto come il «SILVER».

PATCHES

figura 5



74-01532 - numero individuale - 32
74-01533 - numero individuale - 33
74-01534 - numero individuale - 34
74-01535 - numero individuale - 35.

«PATCHES» (vedi figura 5)
I quattro F-5E hanno mimetizzazione a quattro toni di azzurro (blue 35414, blue 35109, blue 35164 e blue 35622).
Gancio d'arresto come il «SILVER», tubo di Pitot e numero sul muso come «GHOST».
Sulla coda, da entrambi i lati, solo il Bu.No. in nero, non c'è la scritta USAF; sui lati fusoliera, sempre in nero, c'è la scritta U.S. AIR FORCE seguita a destra e preceduta a sinistra dalle ministar di nazionalità. Sopra le ali insegne e scritte come il SILVER.

NOTE SUI COLORI

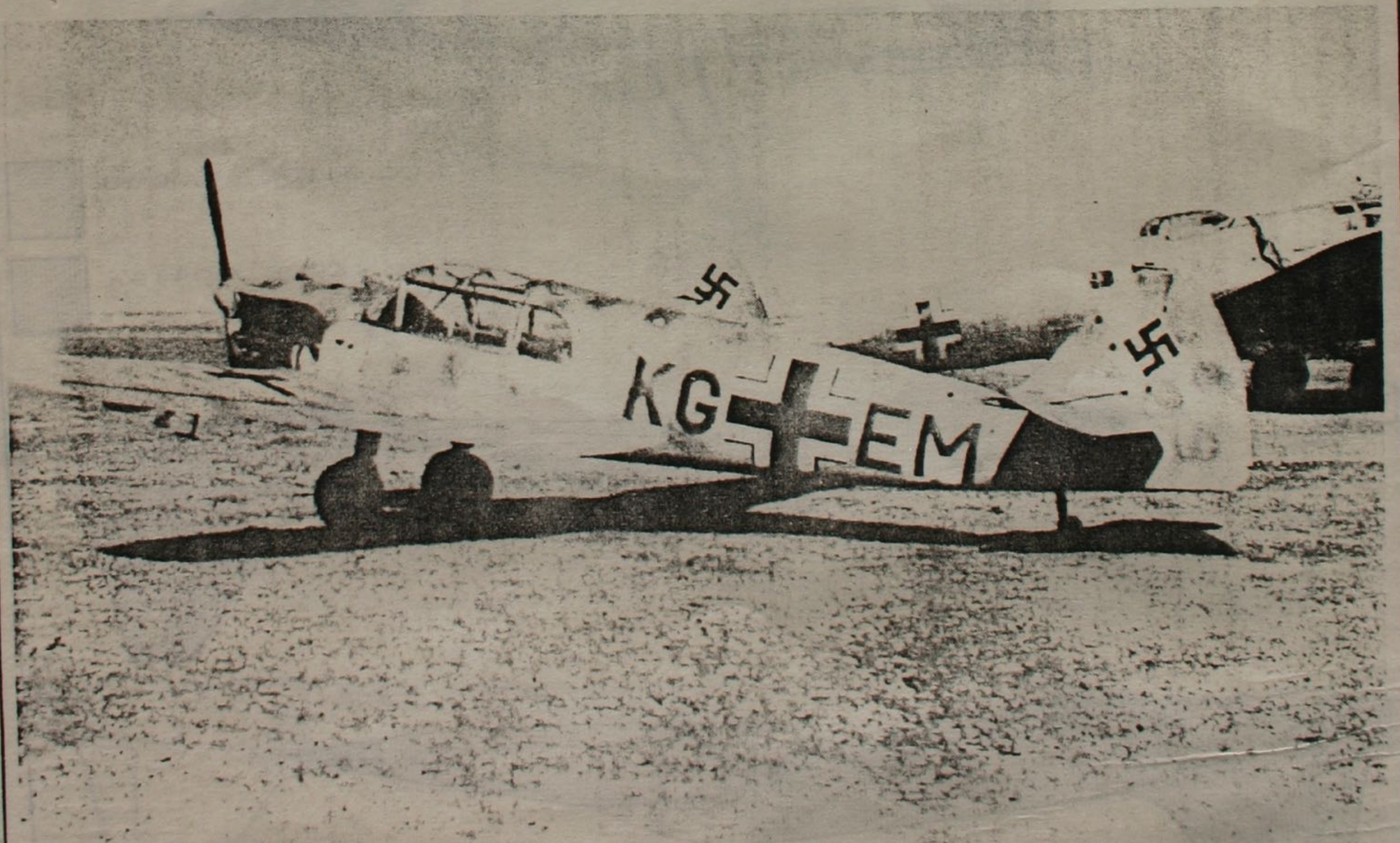
nome	F.S.595a	note	Humbrol	Mo Lak	Airfix	Pactra	Polly S
silver	17178	—	11	24	G8	X11	–
blue	35109	2parti di	HB13	LB13	M25	–	–
		+ 1 parte di	33	2M	M6	–	–
blue	35164	—	HU5	LU5	–	IU90	PCA804
blue	35237	—	*HN1	**FSC10	–	*IN57	–
blue	35414	—	HT2	LR2	*M22	IR42	–
blue	35622	—	*HG5	**FSC33	–	*IG10	*PCA85
green	34258	3 parti di	HB1	LB1	M3	IE86	PCE75
		+ 1 parte di	34	1M	M10	M2	11
brown	30118	—	HB2	LB2	M5	IE85	PCE76
yellow	33531	—	*HN4	**FSC32	–	*IN60	–
gray	36251	3 parti di	HG4	–	M2	IG11	PCG84
		+ 1 parte di	34	–	M10	M2	11
gray	36251	—		**FSC12	–	–	–
gray	36307	—	*64	*4M	*M13	–	–

* Colore più esatto per approssimazione.

** Colore corretto. Resosi recentemente disponibile nella nuova serie Mo-Lak FSC.

I codici della Luftwaffe

di Gianpiero Piva



Questo Bf 108 rappresenta un tipico esempio di codici di identificazione del tipo applicato in fabbrica. (Bundesarchiv 434/932/14)

Nel corso della seconda guerra mondiale, la Luftwaffe adottò per tutti i propri reparti (esclusi quelli operanti con caccia monomotori) un tipo di codice di identificazione basato su 4 caratteri: i primi due indicavano il reparto, il terzo rappresentava quello del velivolo, mentre il quarto indicava la Staffel (cioè squadriglia) di appartenenza.

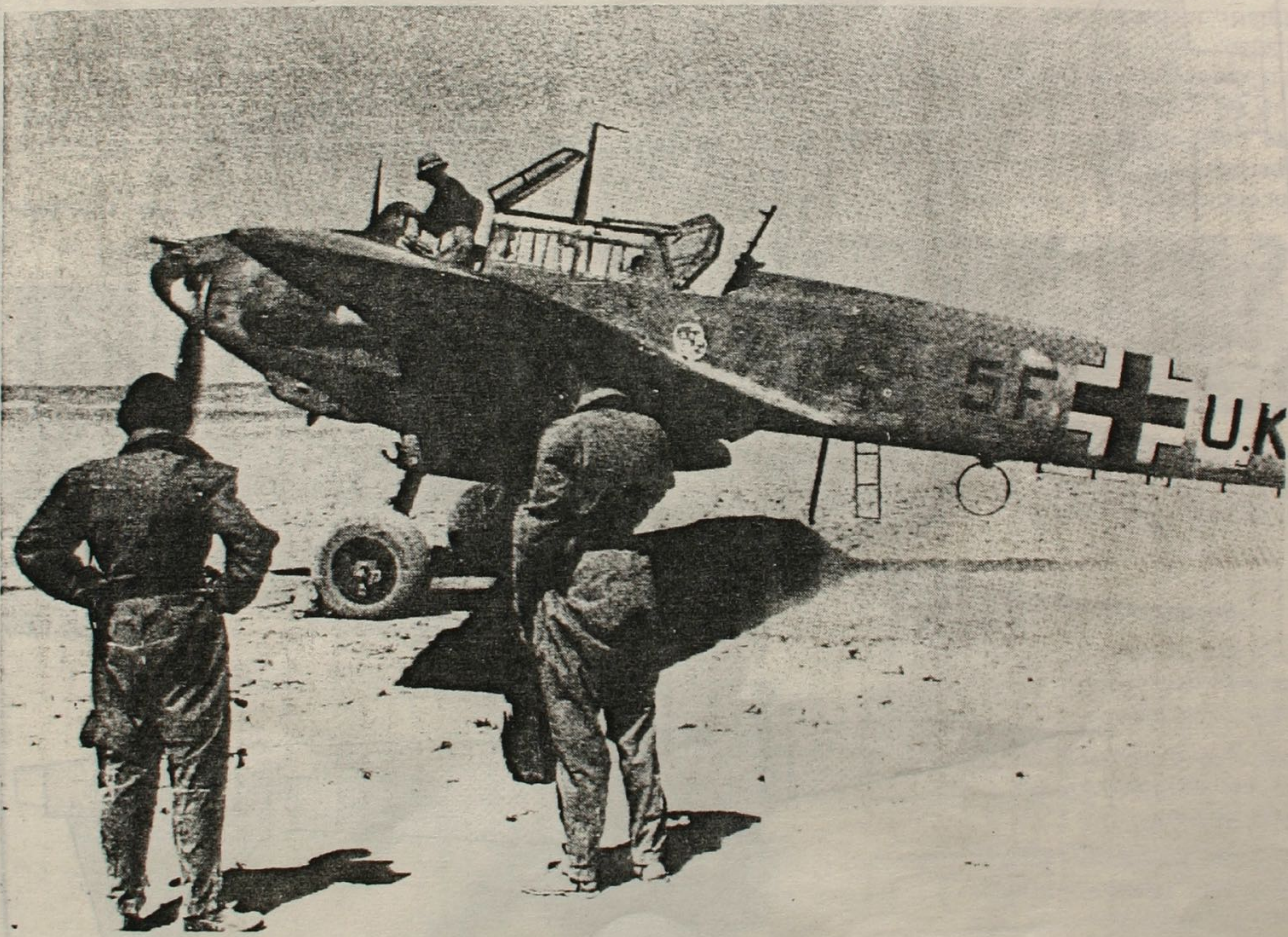
In questa sede ci occuperemo dei primi due caratteri, costituiti sempre dalla sequenza lettera-numero o viceversa, che permettono allo storico ed al modellista di riconoscere immediatamente l'unità presso la quale prestava servizio qualsiasi velivolo venga esaminato.

Precisiamo subito che l'elenco che segue con ogni probabilità non è completo, in quanto a 35 anni dalla fine del conflitto molto materiale (fotografico ed ufficiale) è andato perso o distrutto, mentre al contrario esistono fonti iconografiche che presentano codici dei quali non si conosce l'esatta corrispondenza.

Poichè in molte immagini appaiono sequenze di caratteri alfabetici portate, come i codici, sui due lati della fusoliera e ripetute, contrariamente ai codici stessi, sotto le ali (ad esempio «NN+KF» oppure «AC+EX»), ricordiamo, affinchè il modellista non venga tratto in inganno, che in tale caso non si tratta di codici di identificazione, bensì di caratteri dipinti in fabbrica con colore generalmente nero di tipo lavabile.

Tali lettere, appena il velivolo giungeva al reparto operativo, venivano quasi immediatamente cancellate ed al loro posto si applicava il codice di identificazione vero e proprio.

Quindi, concludendo, «A1+AH» significherà aereo A della 1° Staffel del KG 53, mentre «AB+AH» non significherà assolutamente nulla.



Il codice di questo Me 110 F-3, «5F+UK», sta ad indicare aereo U della 2. Staffel (K) dell'AGr. 14 (5F). (Bundesarchiv 431/743/16)

CODICI DI IDENTIFICAZIONE DI REPARTO

A1 = KG 53
A2 = I/ZG 52 (da 6/7/'40 II/ZG2)
A3 = KG 200
A5 = St. G 1 - SG1
A6 = Agr. 120
B3 = KG 54 (da 15/3/'40)
B4 = NJ St. «Norwegen»

C1 = Erpr. Kdo 16
C2 = AGr. 41
C6 = KGr.z.b.V.600
C8 = TG 5
C9 = NJG 5

D1 = SAGr. 126
D3 = NSGr. 2
D5 = NJG 3
D9 = I/NJG 7

E1/E7 = Erpr. Stelle Rechlin
E8 = NSGr. 8

F1 = KG 76 - I/St. G 76 - III/St. G 77
F2 = Erg. (F) Gr.
F6 = AGr. 122
F7 = SAGr. 130
F8 = KG 40

G1 = KG 55 - KGr.z.b.V. 20
G2 = AGr. 124
G6 = KG.z.b.V. 2 - TG 4
G9 = ZG 1 - NJG 1 - NJG 4

H1 = AGr. 12
H3 =
H4 =
H7 = St. G. 3
H8 = AGr. 33

K1 = Stab/Lfl. 6
K6 = Kü.Fl.Gr. 406
K7 = AGr. (Nacht)
K9 = AGr.Ob.d.L.

J2 = NAGr. 3
J4 = TSt. 5 - TSt. 290
J9 = St.G.5 - III/St. G1 I/St.G 186(T)

L1 = LG 1 - I/NJG 3 - I/St. G 5
L2 = LG 2
L5 = KGr.z.b.V. 5
L8 =
LN = 6.,7.(Z)/JG 5

M2 = KGr. 106 - Kü.Fl.Gr. 106
M7 = Kü.Fl.Gr. 806 - KGr. 806
M8 = I e II/ZG 76 (1° formazione)

N3 = KG.z.b.V. 172 (prob.)

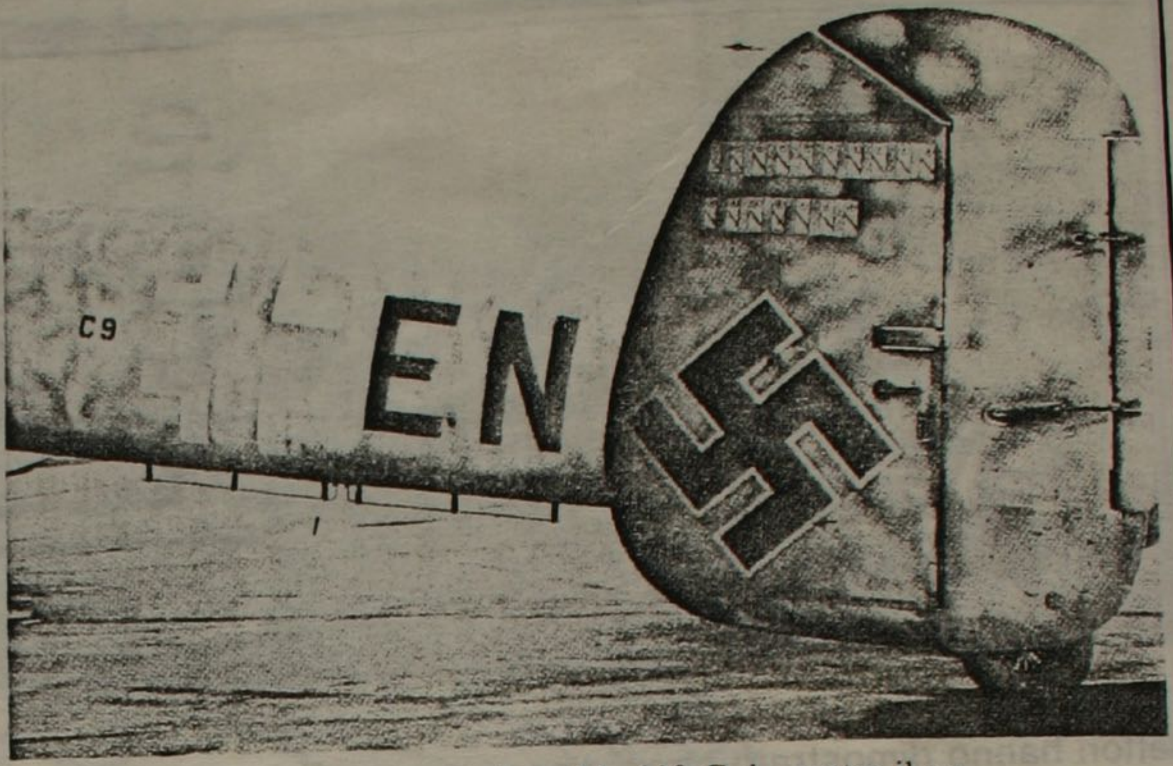
P1 = KG 60
P2 = AGr. 21
P4 = Führungskette/X Fl. Korps
P5 = Transozeanst.

Q9 =

R4 = I e II/NJG 2

S1 = St. G 3 (prob.)
S2 = St. G 77 - SG 77
S3 = TGr. 30
S4 = Kü. Fl. Gr. 506 - KGr. 506
S6 = Bl.Fl.Sch. B36
S7 = St. G 3 - SG 3
S9 = Erpr. Gr. 210 - SKG 210 - ZG 1

T1 = AGr. 10
T3 = Bordfl. Gr. 196
T5 = AGr.(F)/Ob.d.L. - AGr. 100
T6 = St. G 2 - SG 2
T9 = Vers. Verb.Ob.d.L.



Questo dettaglio, appartenente ad un Me 110 G-4, mostra il codice «C9+EN», cioè aereo E della 5. Staffel (N) del NJG 5 (C9). La foto permette inoltre di notare come il codice di reparto (C9) sia alto circa 1/5 delle rimanenti due lettere, pratica comune a tutti i reparti tedeschi dal 1943 in poi. (Swiss Air Force Museum)

U5 = KG 2
U8 = I/ZG 26 (1° formaz. fino al giugno 1940)

V4 = KG 1 - KG 152
V7 = AGr. 32
V8 = NSGr. 1

W1,2,3,4,5,6,8 = Riservati ai Me 321
W7 = NJG 100
W9 = Riservato ai Me 323

X4 = Luft. TSt. (See) 222 - SAGr. 129

Z6 = KG 66

1A = Vekusta 5 (prob.)
1B...H = Wekusta/Lfl. 5
1B...X = 13. (Z)/JG 5
1G = KG 27
1H = KG 26
1K = NSGr. 4
1R = Kur. St./AOK «Lappland»
1T = KGr. 126 - KG 28
1Z = KG.z.b.V. 1 - TG 1

2F = KG 54 (fino al marzo '40)
2H = Vers. St. 210
2J = II/ZG 1 (2° formaz.) - III/ZG 76
2N = ZG 76
2P = X Fl. Div.
2S = ZG 2 (2° formazione)
2Z = NJG 6 (da 1/8/'43)

3C = NJG 4 - NJG 5 (da 1/1 a 30/7/'43)
3E = KG 6
3K = Minensuchgr. di L.
3M = I/ZG 2 (1° formazione)

3U = ZG 26 (da luglio '41) - aerei da collegamento del JG 6
3J = NJG 3 (prob.)
3W = NSGr. 11
3X = I/KG 152 (prob.)
3Z = KG77 - KG 153

4A = IV/ZG 26 (da agosto '44)
4D = I/KG 25 - KG 30
4E = AGr. 13 - NAGr. 15
4N = AGr 22
4R = 7./NJG 2
4T = Wekusta 51
4U = AGr. 123
4V = KG.z.b.V. 172 - TG 3

5D = AGr. 31
5F = AGr. 14 - NAGr. 14
5J = KG 4

5K = KG 3
5T = KSG 1 (da 1/2/'43 KG 101)
5Z = Wekusta 26

6G = III/St.G 51 - II/St. G 1
6I = Kü.Fl. Gr. 706
6K = Agr. 41
6M = Kü. St. «Krim» - Agr. 11 - Alcuni aerei del NAGr. 8
6N = KGr. 100 - KG 100 - Erpr. und LehrKdo 17
6R = SAGr. 127
6U = ZG 1 (1° formazione)
6W = SAGr. 128 - Bordfl. Gr. 196
6Z = Gr. «Herzog» (TGr.)

7A = AGr. 121
7J = NJG 102
7R = SAGr. 125
7T = Kü. Fl. Gr. 606 - KGr. 606
7U = KGr.z.b.V. 108
7V = KGr.z.b.V. 700

8L = Kü.Fl.Gr. 906
8Q = TGr. 10
8T = KGr.z.b.V. 800 - TG 2
8V = NJG 200

9K = KG 51
9P = KGr.z.b.V. 9
9V = FAGr. 5
9W = NJG 101

Glossario delle abbreviazioni usate

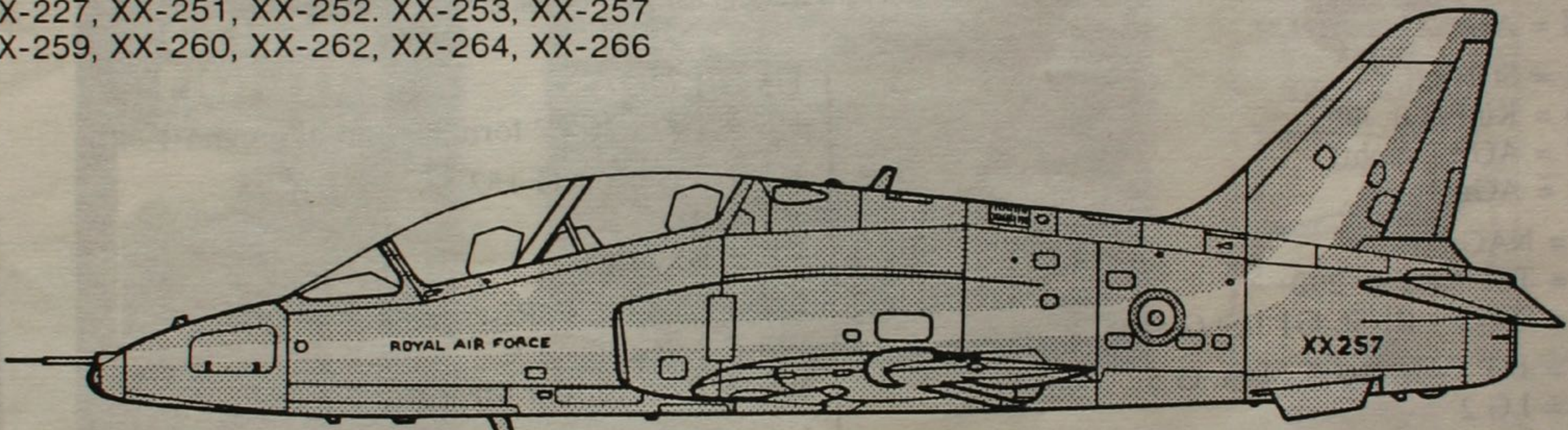
KG = Kampfgeschwader = stormo da bombardamento
KGr. = Kampfgruppe = gruppo da bombardamento
ZG = Zerstörergeschwader = stormo da caccia pesante
St. G = Stukageschwader = stormo da bombardamento in picchiata
SG = Schlachtgeschwader = stormo da assalto
AGr. = Aufklärungsgruppe = gruppo da ricognizione
NJSt. = Nachtjagdstaffel = squadriglia da caccia notturna
Erpr. Kdo = Erprobungskommando = distaccamento sperimentale
KG.z.b.V. = Kampfgeschwader zur besonderen Verwendung = stormo da bombardamento per impiego speciale (in pratica stormo da trasporto)
KGr.z.b.V. = come sopra, ma riferito ad un gruppo
TG = Transportgeschwader = stormo da trasporto
TGr. = Transportgruppe = gruppo da trasporto
NJG = Nachtjagdgeschwader = stormo da caccia notturna
Erpr. Stelle = Erprobungsstelle = base sperimentale
NSGr. = Nachtschlachtgruppe = gruppo da assalto notturno
Erg. (F) Gr. = Ergänzungs (Fern) Gruppe = gruppo complementare (da ricognizione a lungo raggio)
SAGr. = Seeaufklärungsgruppe = gruppo da ricognizione marittima
LLG = Luftlandgeschwader = stormo da aviosbarco
Stab = Stato Maggiore
Lfl = Luftflotte = flotta aerea
Kü.Fl.Gr. = Küstenfliegergruppe = gruppo costiero
AGr.Ob.d.L. = Aufklärungsgruppe Oberbefehlshaber der Luftwaffe = gruppo da ricognizione del Comando Supremo della Luftwaffe
NAGr. = Nahaufklärungsgruppe = gruppo da ricognizione a corto raggio
TSt. = Transportstaffel = squadriglia da trasporto
LG = Lehrgeschwader = Stormo da addestramento
Bl.Fl.Sch. = Blindflugschule = scuola di volo cieco strumentale
Erpr. Gr. = Erprobungsgruppe = gruppo sperimentale
SKG = Schnellkampfgeschwader = stormo da bombardamento veloce
Vers. Verb. Ob.d.L. = Versuchsverband Oberbefehlshaber der Luftwaffe = formazione sperimentale del Comando Supremo della Luftwaffe
Wekusta = Wettererkundigungsstaffel = squadriglia per rilevamenti meteorologici
Kur. St. = Kurierstaffel = squadriglia da collegamento
Vers. St. = Versuchsstaffel = squadriglia sperimentale
Fl. Div. = Fliegerdivision = divisione aerea
Minensuchgr. d. Lw. = Minensuchgruppe der Luftwaffe = gruppo da sminamento della Luftwaffe
KSG = Kampfschulegeschwader = stormo da bombardamento scuola
Kü. St. = Küstenstaffel = squadriglia costiera
Erpr. u. LehrKdo = Erprobungs und Lehrkommando = distaccamento sperimentale e da addestramento
FAGr. = Fernaufklärungsgruppe = gruppo da ricognizione a lungo raggio

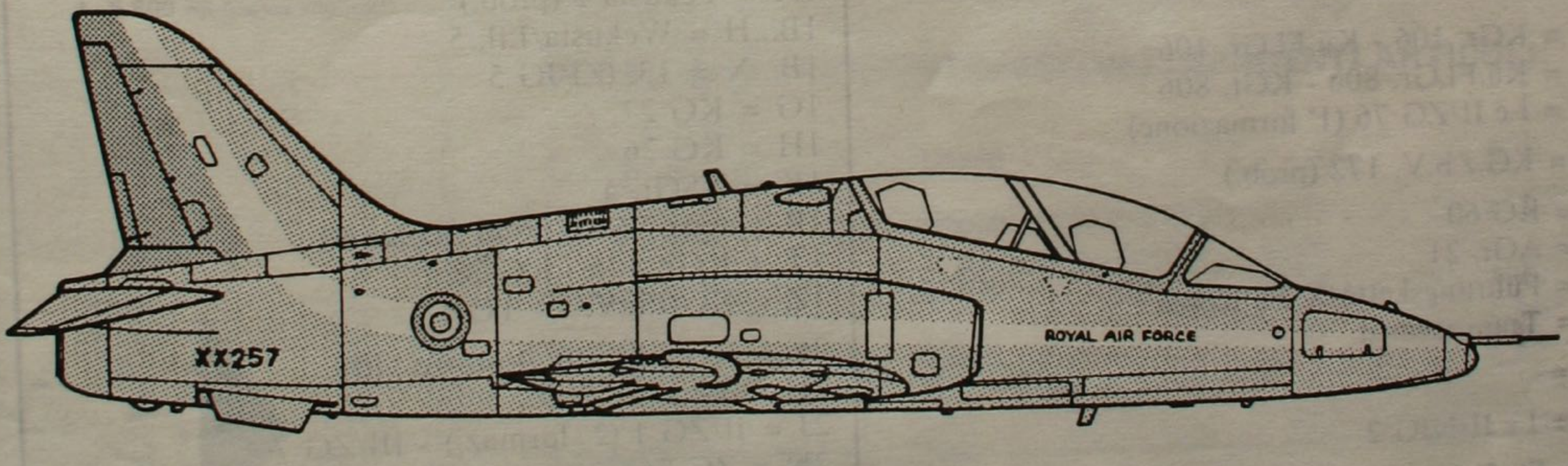
Red Arrows

I lettori hanno dimostrato straordinario interesse per l'articolo sui Red Arrows, apparso sulla consorella Aerei N. 1/80, per cui abbiamo ritenuto opportuno riprendere brevemente l'argomento per accontentare cosi il nostro pubblico.

Questi sono i codici, buon lavoro!

XX-227, XX-251, XX-252. XX-253, XX-257
XX-259, XX-260, XX-262, XX-264, XX-266


ROYAL AIR FORCE
XX257


XX257
ROYAL AIR FORCE

■ BLU SCURO LUCIDO

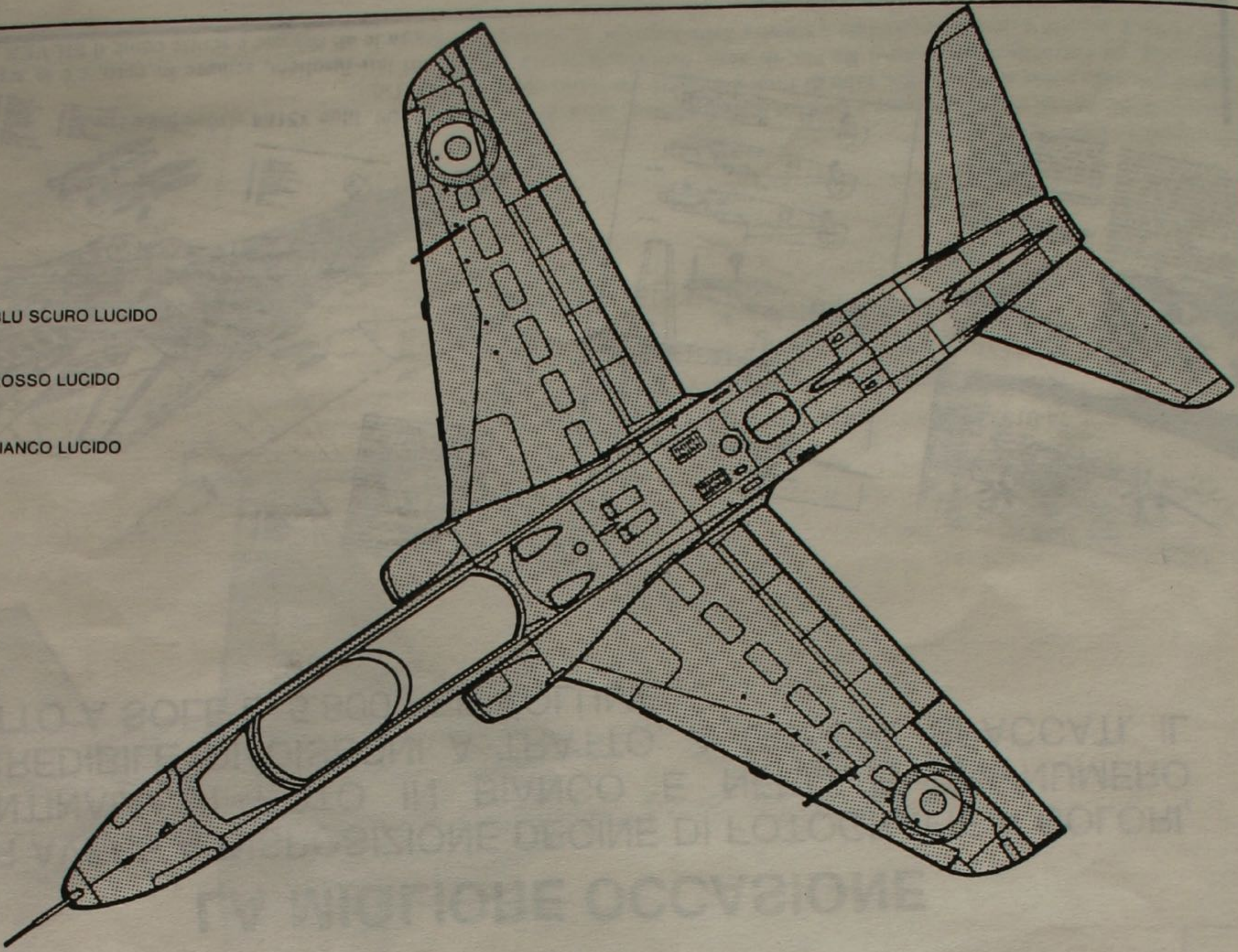
▨ ROSSO LUCIDO

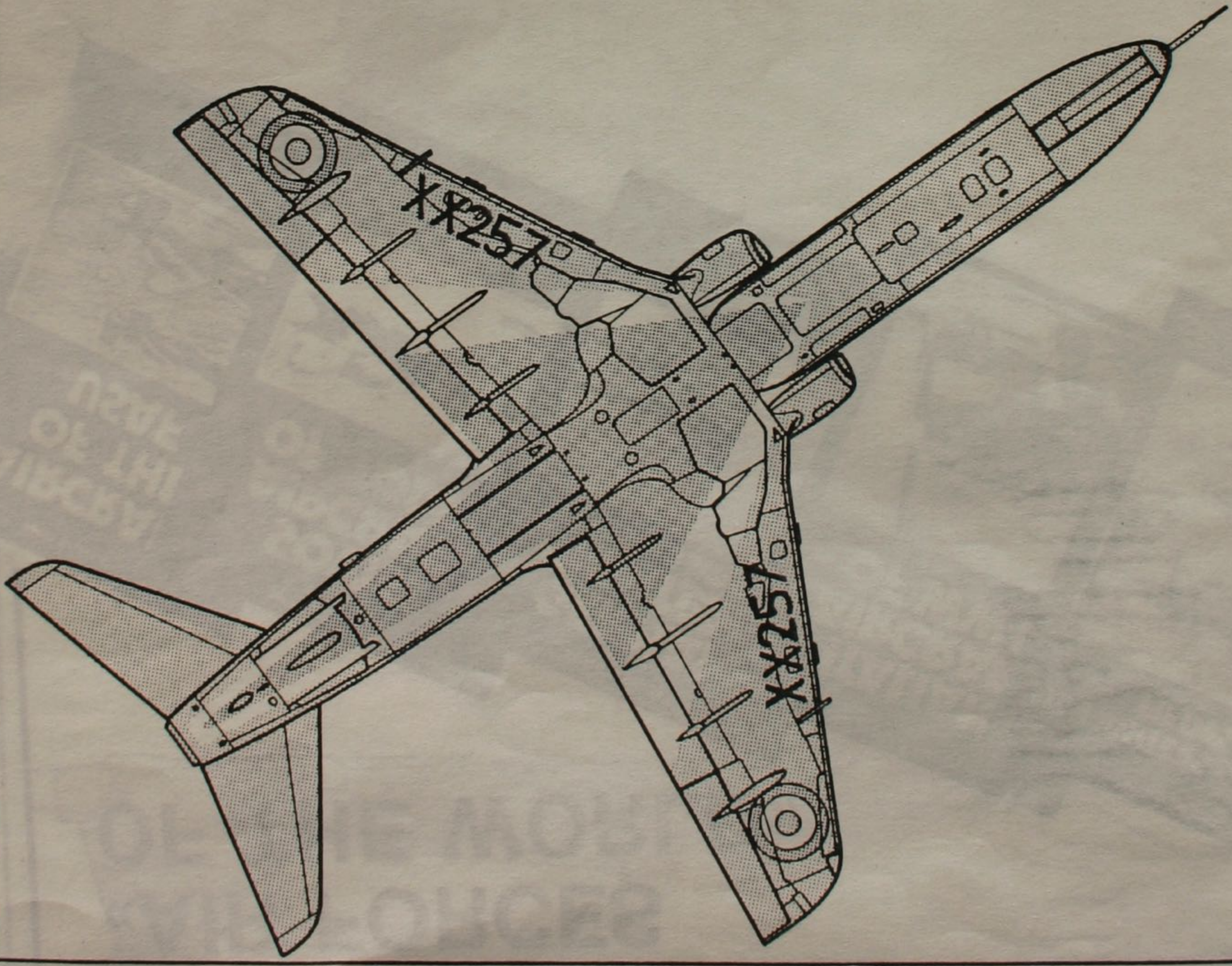
□ BIANCO LUCIDO

▩ BLU SCURO LUCIDO

▨ ROSSO LUCIDO

☐ BIANCO LUCIDO




XX257
XX257